


# EL CIERRE Y DESMANTELAMIENTO DEL AEROPUERTO DE LOS CERRILLOS: OTRO CRIMEN DEL ENTREGUISMO CONTRA EL FUTURO

-Ampliado y actualizado el 28 de febrero de 2008-

NINGUNA DE LAS GRANDES CIUDADES DE LOS PAÍSES DEL MUNDO TIENE UN SOLO AEROPUERTO PARA SUPLIR LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES POR VÍA AÉREA. SIN EMBARGO, EL GOBIERNO CONCERTACIONISTA DE RICARDO LAGOS, TAN ASIDUO A PROCLAMAR LA MODERNIDAD Y EL PROGRESO DE CHILE, DECIDIÓ UNILATERALMENTE Y EN UNA DECISIÓN CARENTE DE TODO RESPALDO CIENTÍFICO Y TÉCNICO, EL CIERRE DEL ÚNICO COMPLETO AEROPORTUARIO DE SANTIAGO CAPAZ DE SUPLIR EN CASO DE PROBLEMAS O EMERGENCIAS AL AEROPUERTO INTERNACIONAL COMODORO ARTURO MERINO BENÍTEZ. AQUÍ EXPONDREMOS NO SÓLO LA ILEGALIDAD DE ESTE CRIMEN CONTRA EL FUTURO, SINO LAS VERDADERAS Y OSCURAS RAZONES DE INTERÉS LUCRATIVO QUE INSPIRARON TAN NEFASTA DETERMINACIÓN

*******************************************


- Aeropuerto de los Cerrillos: patrimonio nacional e histórico de Chile
- ¿Propiedad de la aviación civil chilena o del Gobierno de la Concertación?
- Presentación del Proyecto: las excusas para desbaratar Los Cerrillos
- Verdaderas razones del Gobierno para desmantelar y saquear el aeropuerto
- La gran mentira: Los Cerrillos "obsoleto" y sus terrenos "subutilizados"
- La falsedad de las "opciones alternativas" para la actividad aérea de Santiago
- La escandalosa realidad de la segunda pista del Aeropuerto de Pudahuel
- Argumentos de la aviación civil: un crimen contra el futuro. Primeras consecuencias
- Argumentos en contra, de índole medioambiental y ecológica
- Argumentos en contra relativos a la seguridad y a la defensa nacional
- Se concreta el crimen de Los Cerrillos: golpe de gracia contra la aviación nacional
- Daños ambientales colaterales: El Monte y las Rocas de Santo Domingo
- Los intentos finales para revertir el desmantelamiento de Los Cerrillos
- Anexo 1: Informe presentado a la Comisión de Defensa de la Cámara (sept. 2004)
- Anexo 2: Exposición del Ministro Ravinet ante el Senado, 16 de nov. 2004
- Anexo 3: Exposición del Senador Bombal contra el proyecto, 16 de nov. 2004
- Anexo 4: Exposición del Senador Vega contra el proyecto, 16 de nov. 2004
- Anexo 5: Exposición del Senador Muñoz Barra a favor del proyecto, 16 de nov. 2004
- Anexo 6: Exposición del Senador Romero contra el proyecto, 16 de nov. 2004
- Anexo 7: Exposición del Senador Naranjo a favor del proyecto, 16 de nov. 2004
- Anexo 8: Exposición del Senador Arancibia contra el proyecto, 16 de nov. 2004
- Anexo 9: Declaración del Colegio de Ingenieros del 8 de junio de 2005


---

## Aeropuerto de los Cerrillos: patrimonio nacional e histórico de Chile

En 1928, el filántropo norteamericano y amante de la aviación, Daniel Güggenheim, donó a Chile cerca de 500 mil dólares de la época con la estricta condición de que fuesen utilizados en el fomento de la aviación civil nacional, que por aquellos años estaba iniciándose en el país y pasando exitosamente la prueba con pioneros como César Copetta, Luis Sánchez Bessa y Dagoberto Godoy. La nota del generoso Güggenheim decía expresamente sin dejar espacio a la duda:

> *"He depositado hoy día en Nacional City Bank New York quinientos mil dólares oro americano por cuenta de Su*

*Excelencia Carlos Ibáñez del Campo, Presidente de la República de Chile, cuyo depósito ha sido hecho para llevar a la práctica el plan que el Presidente adopte con fines educacionales en la ciencia aeronáutica. Sírvase notificar al Presidente al respecto"*

(Firmado) *" Daniel Güggenheim"*

Coincidía que, por entonces, el piloto Arturo Merino Benítez había propuesto la unificación de las ramas aéreas del Ejército y la Armada en una sola fuerza. Egresando de la Escuela Militar en 1908, este ilustre hombre de armas había llegado a desempeñarse directamente en asuntos de la diplomacia chilena y, en los años veintes, ocupó cargos destacados en la dirección de las ramas aéreas de las Fuerzas Armadas. Por su propia iniciativa y venciendo la falta de recursos, fundó hacia 1928 el Club Aéreo de Chile, heredero del Aeroclub de don Enrique Phillips, que había debutado en 1913, hoy convertido en la Federación Aérea de Chile.

Merino Benítez, en tanto, había sido el primero en recorrer por aire los difíciles y poco explorados territorios de Magallanes, estableciendo además las primeras rutas comerciales de la aviación chilena. También creó la Línea Aeropostal Santiago-Arica, uniendo en un paso importantísimo la comunicación del extremo norte con la capital. Fue el primero en llegar por aire a San Pedro de Atacama. La empresa pasaría poco después a ser la actual LAN-Chile, empezando a llegar hasta Puerto Montt y Aysén, con lo que se consagraba la aviación comercial chilena. En el extremo sur intentó levantar bases militares, pero un trágico accidente ocurrido en 1930 se llevó la vida de tres de sus hombres: el Capitán Alberto Fuentes, el fotógrafo Alfredo Moreno y el telegrafista Luis Soto.

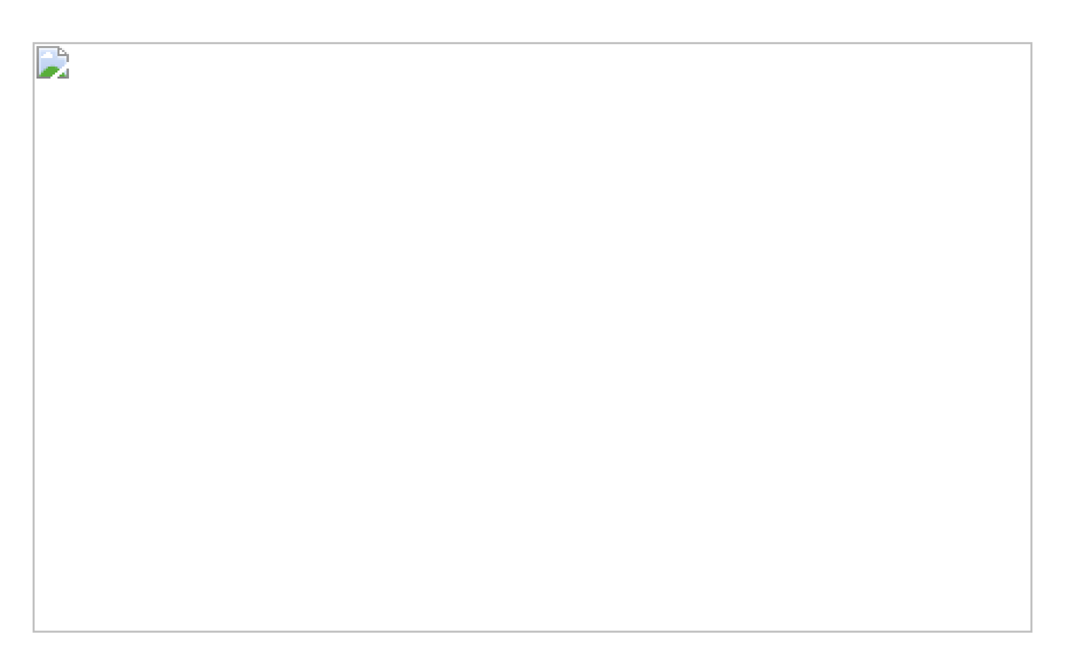
El Presidente Carlos Ibáñez del Campo, en homenaje a los esfuerzos de Merino Benítez y estos mártires de la aviación, ordenó la unificación de todas las ramas militares aéreas el 21 de marzo de 1930, fundando con ello la Fuerza Aérea de Chile. Merino Benítez fue puesto en la dirección de la misma y Chile pasaba a ser así el cuarto país del mundo en fundar una fuerza aérea independiente de las demás ramas militares, junto a Inglaterra, Francia e Italia.

El 30 de julio de 1934, la nueva rama militar aérea de Chile inauguraba su "Puerto Aéreo" de Los Cerrillos, pero cumpliendo expresamente con su exigencia de que fueran utilizados para el fomento de la aviación civil, pues sería la base de la aviación comercial y la sede del Club Aéreo de Chile. El Presidente Ibáñez del Campo había iniciado un plan para instalar aeropuertos al tipo de aviones comerciales de la época, contexto en el que se puso en funcionamiento a Los Cerrillos, para entonces situado en las afueras de la ciudad.

En los años cincuentas, Los Cerrillos estaba absorbido por el crecimiento de la metrópoli y resultó imposible alargar su pista de aterrizaje. La necesidad llevó, durante la década siguiente, a proyectar un nuevo y mayor aeropuerto, iniciándose en 1961 la construcción del Aeropuerto Pudahuel, posteriormente llamado Comodoro Arturo Merino Benítez. Luego de la inauguración oficial de la nueva base, el 9 de febrero de 1967, Los Cerrillos pasó a convertirse en un aeródromo secundario pero no por ello sin utilidad para la capital chilena.

Hasta ya anunciado el cierre del aeropuerto, Los Cerrillos seguía haciendo historia en los libros de la aviación chilena: el 9 de marzo de 2004, por ejemplo, despegaba desde el grupo 9 de la FACh en Los Cerrillos, el bimotor Bonanza F33 de 1981, piloteado por las aviadoras chilenas Madeleine Dupont y María Eliana Christen, quienes serían las primeras mujeres en sobrevolar el Océano Atlántico en este tipo de avión.

Como vemos, a la par de ser un patrimonio histórico de la Aviación Chilena, ligada prácticamente desde su origen, el Aeropuerto o Aeródromo de los Cerrillos está en manos de la administración del Estado sólo a través de la Fuerza Aérea de Chile y con una cláusula condicionante o "carga modal" desde el momento en que fue adquirido con dineros cuyo destino se exigía usados en el fomento de la aviación civil nacional.



**¿Propiedad de la aviación civil chilena o del Gobierno de la Concertación?**

Cuando el Estado chileno recibió la donación del filántropo norteamericano, comprometió su palabra y su honor en la utilización del fondo en el marco de la exigencia de Güggerheim y de modo definitivo a inmodificable en apoyo del Club Aéreo de Chile. La escritura de compraventa de los terrenos, suscrita en el año 1929, dice textualmente:

> *"...don Manuel Véliz Rodríguez, en representación del Supremo Gobierno,* (...) *acepta para el Fisco, en los términos relacionados, la propiedad materia de esta compra que se destina a la construcción de un aéreo-puerto público".*

Esto se reafirma en el Acta del primer Directorio del Club Aéreo de Chile, discutiendo sobre el local social del cub asentado en el proyectado aeropuerto de los terrenos comprados en Los Cerrillos, se establece:

> *"Invertidos en su adquisición parte de los fondos de la donación Güggenheim se sugirió a S.E. el Presidente de la República, la posibilidad de establecer ahí el "Club Aéreo de*

> *Chile", ya que sus finalidades concuerdan con la intención que tuvo en vista el donante al dedicar la suma donada al fomento de la aeronavegación civil y comercial".*

A pesar de estos incontestables argumentos históricos y jurídicos, luego del primer año de su período presidencial, el Gobierno de Ricardo Lagos Escobar anunció con bombos y platillos el cierre de estos terrenos para ser entregados a millonarias concesionarias de un proyecto inmobiliario llamado Portal Bicentenario. Los dineros de esta transacción ilegítima y atentatoria contra la donación de Güggenheim, sería profanados por el entreguismo político.

La noticia motivó una querella de la Federación Aérea de Chile, heredera del Club fundado por Merino Benítez y, por lo tanto, de su relación civil con Los Cerrillos, por expresa disposición de la fundación que donó los dineros, como hemos visto. Tal como lo planteara el abogado y piloto civil Jorge Montes Bezanilla en la edición de julio 2004 de la revista digital "La Trinchera", los argumentos del este recurso serían que el Fisco chileno aceptó expresamente la "carga modal" o condicionante de la donación en *"el fomento de la aviación nacional"*, con lo cual, la destrucción de Los Cerrillos constituye un incumplimiento de la obligación modal que le impuso la donación al Fisco al alterar el destino de los los terrenos y de las instalaciones, dándoles una función distinta a los fines para los que fueron adquiridos.

La posición de la Federación Aérea de Chile estaba respaldada por la normativa de donaciones, especialmente en el Artículo Nº 1.089 del Código Civil, donde dice:

> *"Si se asigna algo a una persona para que lo tenga por suyo con la obligación de aplicarlo a un fin determinado, como es el de hacer ciertas obras o sujetarse a ciertas cargas, esta aplicación es un modo…"*

El valor de la "carga modal" y sus obligaciones sobre la parte receptora, reaparece en el Artículo Nº 1.090 del Código Civil, donde se establece que *"Si el modo es en beneficio del asignatario exclusivamente, no impone obligación alguna, salvo que lleve cláusula resolutoria"*, pero agregando *a contrario sensu* que, si el asignatario es el Fisco y el beneficiario es un tercero, en este caso, la aviación civil chilena representada por la Federación Aérea de Chile), el primero asumirá la obligación de respetar el modo en favor de ese tercero, situación complemente opuesta a lo que el cierre de Los Cerrillos significa para la aviación civil.

Apelando a la jurisprudencia, Montes Bezanilla completa la argumentación recordando la doctrina emanada de los siguientes ejemplos concretos, demostrativos del principio por el cual la Federación Aérea de Chile es la beneficiaria de la acción modal que el Estado ahora estaba desconociendo:

1. La doctrina del autor Luis Claro Solar: *"Es, por consiguiente, modo, modus, toda carga, gravamen u obligación impuesta a la persona favorecida por el testamento, donación o convención. Por su naturaleza, el modo constituye la razón o causa determinante de la disposición, es inherente a la obligación, y consiste en un acto personal del deudor, a lo menos en parte y que debe seguir o puede seguir a la prestación..."*

2. La jurisprudencia sobre el beneficiario modal, que señala: *"el beneficiario del modo nada adquiere del testador; sólo recibirá lo que el heredero modal le entregue en cumplimiento del encargo testamentario que se le ha impuesto, sin perjuicio de las acciones que procedan para exigir el cumplimiento de la liberalidad".*

3. La jurisprudencia de la Excelentísima Corte Suprema: *"La asignación en que se deja una propiedad a una parroquia, agregándose que es para una cofradía y que con los arriendos se manden decir unas misas y se provea a ciertos objetos del culto, importa la institución de un legado a favor de la parroquia, con el carácter de asignación modal, esto es, se lega la propiedad a la parroquia para que la tenga por suya, con la obligación de aplicar sus productos a fines determinados.(...) debe considerarse como un legado a favor de la parroquia con el carácter de asignación modal. En consecuencia, el fallo que considera a dicha asignación como un legado puro y simple a favor de la cofradía se desentiende de la voluntad de la testadora y es nulo porque infringe el artículo 1.069, inciso 2º del Código Civil y quebranta además el artículo 1.089 del mismo Código"*

Para contrarrestar este recurso, se sugirió que una "parte" de los millones y millones que recibirá el Fisco por vender los terrenos, sea destinada a la aviación para legitimar esta ilegal acción del Estado, pero esto no fue aceptado por la Federación.

La destrucción de Los Cerrillos, siendo un deliberado e inaceptable incumplimiento estatal de la "carga modal" con que fueron donados los dineros con que se adquirió el terreno y se construyó allí el aeropuerto (que pone a Chile a la altura de naciones bananeras y fácticas, incapaces de honrar por mucho tiempo sus propios acuerdos y contratos con terceros), contaba desde ahora con la anuencia de la justicia.

Cabe advertir que al mismo tiempo de iniciado el desmantelamiento de Los Cerrillos, la modificación del uso de suelo en un terreno de la Universidad Católica, en Santa Rosa de las Condes, fue rechazada por la autoridad porque, según la explicación oficial, éste había sido donado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo en 1970 para la creación de un área verde deportiva, lo que impediría edificar sobre él (Diario "El Mercurio", 13 de febrero de 2006). Es decir, por el mismo ministerio que dirigió ciegamente la destrucción del aeropuerto contradiciendo estos mismos principios, a pesar de las condiciones en que fue adquirido y de los compromisos asumidos por el Estado al respecto.

**Presentación del Proyecto: las excusas para desbaratar Los Cerrillos**

Uno de los primeros anuncios del Presidente Ricardo Lagos Escobar, tras asumir el gobierno en el año 2000, anticipaba un plan de reforma urbanística destinado a mejorar la calidad de las ciudades y modernizarlas. Luego, en mayo de 2001, anticipó públicamente la intención de construir un enorme parque residencial en el marco de la conmemoración del "bicentenario" de la Independencia de la República de Chile, a tener lugar en septiembre de 2010. El lugar escogido sería la zona Sur Poniente de Santiago, donde se encontraba el Aeropuerto

de Los Cerrillos, y se llamó a concurso público de ideas para armar el proyecto.

Durante el año 2002, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo realizó una serie de estudio de ingeniería en el Aeropuerto de los Cerrillos y en su entorno, evaluando la factibilidad de concretar allí un proyecto de tal envergadura. Vale advertir, sin embargo, que hasta entonces no se había realizado ningún estudio relativo al impacto que tendría para la ciudad el cierre de su segundo recinto aeroportuario, el más importante después del principal de Pudahuel. Aunque el Gobierno lo declaró innecesario, veremos después que un fallo judicial emitido cinco años más tarde desmintió la prepotencia y el desparpajo con que La Moneda decidió llevar adelante el cambio de suelo sin estudios de impacto ambiental.

El 28 de julio del 2003, el entonces Ministro de Bienes Nacionales y Vivienda y principal impulsor del proyecto, don Jaime Ravinet, anunció públicamente que el Aeropuerto de los Cerrillos sería reemplazado por el Portal Bicentenario tras el llamado a un concurso de licitaciones para la realización del "Plan Maestro", que le sería entregado a la Presidencia de la República poco más de un año después.

La primera y central excusa para proponer el cierre de Los Cerrillos, era que sus 245 hectáreas y su cono sur de seguridad estarían "subutilizados" y que convenía más destinarlas al millonario megaproyecto inmobiliario Portal Bicentenario. Esto ha dado lugar a un amplio debate que volveremos a retomar, pues veremos más abajo que la aparición de posteriores proyectos de cierre de aeródromos como el de Tobalaba dejaron sin posibilidad de trasladar sus operaciones al aeropuertos de Los Cerrillos, cerrado justamente por supuesta "subutilización" y limitación de sus capacidades.

Insólitamente, sin embargo, en las Bases Técnicas del Anteproyecto del Concurso Internacional de Ideas Portal Bicentenario, con el que el Ministerio de Vivienda y Urbanismo llamó a licitación los proyectos para desmantelar Los Cerrillos, dice lo siguiente:

> *"El componente más significativo de la imagen urbana que presenta en la actualidad la comuna, es el aeropuerto Los Cerrillos. Su creación se origina en la donación del dinero, que en 1928 hiciera Daniel Guggenheim, para adquirir el terreno para construir el aeropuerto..."*

Esto es de vital importancia, pues significa que las autoridades tenían plena conciencia de estar violando las bases condicionantes o "carga modal" de la donación que Güggenheim había hecho al Estado de Chile y que le permitieron a éste tener los terrenos de Los Cerrillos entre sus bienes, precisamente para fomentar la aviación civil.

Como era de esperar, muchos no quedaron convencidos y la polémica comenzó a agudizarse conforme se acercaba el plazo fatal para cerrar Los Cerrillos, mientras el Gobierno no ofrecía ningún informe técnico especializado para fundamentar su capricho, sino una mera aprobación dada por un mero análisis de riesgos la COREMA que resultaba sólo complementario al tema central y esencial de la situación en que quedaría el servicio aeroportuario nacional y las condiciones generales para la defensa nacional.

De hecho, los únicos estudios preliminares que presentó el Gobierno para justificar el cierre de Los Cerrillos eran complementarios al proyecto del Portal Bicentenario, pero no sobre el uso y la utilidad del aeropuerto en la actividad de la aviación nacional y que, en definitiva, justificara el cierre. A saber:

- Estudio sobre Evaluación del Potencial Inmobiliario del Terreno Correspondiente al Aeropuerto Cerrillos en el Contexto del Proyecto Portal Bicentenario Cerrillos.
- Estudio sobre Condiciones Ambientales y Análisis de Riesgo del Terreno correspondiente al Aeropuerto Los Cerrillos (este fue el informe "estrella" del Gobierno para justificar su decisión).
- Estudio sobre el Potencial inmobiliario terrenos ferrocarriles Anillo Central Metropolitano.
- Análisis del Sistema de transporte del Sector Sur-Poniente Región Metropolitana.

Como se ve, el único de estos estudios con categoría de "autorización" para un proyecto semejante es el correspondiente a la Declaración de Impacto Ambiental, que en caso alguno podría ser tomado como único y permisivo instrumento para sostener la viabilidad de un proyecto con las características del Portal Bicentenario ni como un estudio propiamente tal.

Otra treta del Gobierno para justificar su obsesión contra el aeropuerto, fue dar a entender que los organismos civiles, en general, eran partidarios del cierre de Los Cerrillos, para lo cual el Ministro Ravinet, se apoyó majaderamente en un informe presentado por el CORE Metropolitano, donde habría participado la Dirección General de Aeronáutica Civil, DGAC, dependiente directamente del Ministerio de Defensa. En dicha ocasión, su representante fue don Iván Galán Martínez, quien declaró expresamente que la DGAC no tenía ninguna clase de oposición al Proyecto Portal Bicentenario y, por lo tanto, al cierre de Los Cerrillos, pues sus informes técnicos aseguraban que éste no era apropiado para actividad comercial y que el flujo de aviación podía ser perfectamente suplido con la ampliación de una segunda pista del Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez de Pudahuel.

Sin embargo, veremos más abajo que esta afirmación quedó absolutamente desvirtuada en los hechos.

### Verdaderas razones del Gobierno para desmantelar y saquear el aeropuerto

> *"La FECh propiciará la creación de un amplio frente con todas las fuerzas sociales que con voluntad de cambio estén dispuestas a definir un programa de acción que signifique avanzar por la Vía No Capitalista de Desarrollo, destruyendo el poder financiero y económico que aún detentan los sectores más reaccionarios de nuestro país".* (Declaración del entonces dirigente juvenil DC Jaime Ravinet, el 11 de noviembre de 1968, amenazando a la empresa privada al ser elegido Presidente de la Federación de Estudiantes de la Universidad de Chile, FECh)

No hay que ser un adivino para advertir que, por razones que no están claras, las autoridades chilenas se han puesto del lado de los

monstruosos intereses lucrativos de los inversionistas comprometidos en el megaproyecto Portal Bicentenario.

Hasta ahora, no existe ninguna justificación de destruir una infraestructura con la calidad del Aeropuerto de los Cerrillos, con una tasación cercana a los US$ 165 millones, salvo los inicuos informes de la COREMA (también cuestionados por otros estudios) y la plétora de explicaciones contradictorias de las autoridades. Considérese, además, que existen amplios sectores en la periferia de Santiago con terrenos baldíos y llanos donde poder instalar un proyecto urbano similar que, dicho sea de paso, al concretarse en donde se encontraban Los Cerrillos acabaría por saturar la ya congestionada red vial que conecta a esta zona de la capital con el resto de la ciudad. Esta base tenía, además, la incomparable cualidad de estar a solo cinco kilómetros del centro capitalino, lo que también constituye desde hace tiempo una motivación ambiciosa para las empresas constructoras de grandes complejos residenciales de la urbe santiaguina.

Detrás del Proyecto Portal Bicentenario y de todas sus decorativas connotaciones históricas relacionadas con la Independencia, sin embargo, aloja un holgado termitero de millonarios y colosales intereses representados por la Asociación de Empresas Portal Bicentenario, entre cuyos miembros existen inversionistas, muchos de ellos profundamente ligados a la Concertación.

Tómese en cuenta, también, la magnitud del proyecto que han acaparado estas empresas: un área de 50 hectáreas, equivalente a unas 40 veces las ocho manzanas principales del Centro de Santiago, con un parque urbano que será el más grande de todo el país. Corresponderán a unas 15 mil viviendas para familias clase media, aproximadamente 60 mil personas, con una inversión total estipulada en miles de millones.

El poderoso grupo empresarial está compuesto por siete firmas chilenas y dos argentinas, donde figuran consultoras estratégicas, relacionadoras públicas y constructoras. Entre estas últimas, se encuentra una empresa de ingeniería Corporación Antiguo Puerto Madero, que transformó el recinto antiguo del puerto de Buenos Aires en el exclusivo Puerto Madero y que mantiene grandes lazos entre las altas esferas del poder trasandino. También se encuentran en este grupo la Corporación Participa, URBE Diseño y Gestión Urbana, Celfin Capital, CADE, IDEPE, ANDALUE y Ambiental S.A. Sin embargo, quizás la más influyente sea la Tironi & Asociados S.A., consultora cuyo Presidente Ejecutivo es uno de los más connotados y conocidos asesores de la Concertación y ex Director de Comunicación del Gobierno de Aylwin: el empresario y sociólogo Eugenio Tironi. El Vicepresidente de la Compañía es su propio hermano, Pablo Tironi. El resto del directorio está integrado por algunos otros personajes no menos ligados a la coalición del Gobierno..

A modo de síntesis, es preciso señalar que el monto total de inversión privada irá para los otros 18 proyectos licitados sobre los terrenos de Los Cerrillos destinados al Portal Bicentenario. Pero, como si eso fuera poco, el Gobierno aportará otros US$ 421 millones enteramente tomados del gasto público como garantía de la factibilidad y el desarrollo de cada iniciativa del proyecto, que está aprobado con un presupuesto de más de US $2.000 millones para el parque, unos US $1.500 millones para infraestructura vial y cerca de US $ 400 millones

para abastecimiento de agua y obras de alcantarillado. Las inversiones se calculan en unos US $3.800 millones al año 2010 y en US $5.700 millones como total final, cuando esté enteramente concluido.

Como se observa, el negocio para las empresas privadas es estratosférico, mas queda la duda de cual será el verdadero beneficio del Estado, que aparece desembolsando dineros para asegurar el éxito de un proyecto que, en estricto rigor, es de interés particular. Sin embargo, según una declaración del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, dada en octubre de 2005, el inicio del proyecto le generará al Estado unos US$ 25 millones, no obstante las cifras oficiales hablan de un subsidio encubierto total del Estado a la Región Metropolitana en el orden de los US$ 65 millones, a consecuencia de su realización.

Adviértase también que la publicidad que ha recibido el proyecto a partir del 2001, hizo subir el valor del suelo en esa zona a 1,5 UF el 2004, y con una proyección de entre 6 y 10 UF para el 2010, una vez concluido el Portal Bicentenario. Don Patricio Herman, de Defendamos la Ciudad, ha escrito sobre lo poco ético que resulta *"impulsar una iniciativa comercial que producirá ingentes ganancias a los titulares del dominio de los predios (entre 500 y 1.000 hectáreas) situados en los conos de aproximación"*, los mismos que hoy tenían *"limitaciones en sus coeficientes de constructibilidad y altura"*, concluyendo con ello que *"los mayores beneficiados con la liberación aludida son una conocida empresa constructora y en menor medida una empresa pública"*.

Esto nos da una referencia sobre la clase de intereses que afloran ente los principales defensores del saqueo y desmantelamiento de un aeropuerto vital para las necesidades de defensa y transporte de Chile. Revisemos, sino, las declaraciones del Alcalde de Cerrillos y comprometido defensor del proyecto, don Alejandro Almendares, a un medio de comunicación:

> *"Con el solo hecho de nombrar el proyecto el valor del suelo es mucho mayor"*

Por este motivo, no fue raro que el Presidente de la Asociación de Dueños y Pilotos de Aeronaves de Chile, AOPA Chile A.G., don Gustavo Picó Domíguez, declarara en una carta suya al diario "El Mercurio" del 18 de enero de 2006:

> *"El ministro Ravinet reaccionó airadamente cuando se le atribuyeron intereses personales en el Portal Bicentenario. Sin embargo, él debe reconocer que ha sido el propio Gobierno el que ha generado suspicacias, al defender lo indefendible, obstinadamente y sin entregar argumentos válidos ni convincentes. No debemos olvidar que "la mujer del César no sólo debe ser honesta, sino que debe parecerlo"."*
>
> *"Si el ministro quiere terminar con las especulaciones, es muy simple: que antes de cerrar el aeropuerto promueva el análisis objetivo que reclaman los técnicos. Al estar en juego los dineros de todos los chilenos, el país merece información transparente."*

Ni siquiera el Partido Comunista de Chile, a riesgo de parecer aliado de los grupos políticamente distintos que se han opuesto al proyecto desde el principio, pudo callar ante la evidencia del tremendo negocio

entre particulares que se esconde el cierre de Los Cerrillos. Es así como el integrante de la comisión política del PC don Jorge Insunza, el concejal de Pedro Aguirre Cerda don Ernesto Araneda y el dirigente social Ercides Martínez, en conferencia de prensa del 12 de febrero de 2006, declararon públicamente que el proyecto no era más que un *"suculento negocio inmobiliario"* de las multimillonarias empresas constructoras, fustigando la escasa participación de la opinión pública en los grandes proyectos del Gobierno, al que se acusó de tener un *"carácter antidemocrático"*. Martínez agregó que siempre *"se privilegia el negocio antes que el impacto que éste produce"*, como sucedió en el caso de la autopista Vespucio Sur.

A similar deducción arribó la agrupación Defendamos la Ciudad, que denunció la presencia de un poderoso e influyente *lobby* de presión al Gobierno detrás del proyecto y desde estas empresas encargadas de la construcción y la promoción del Portal Bicentenario.

Excusas más y excusas menos, no hay duda de que, por alguna razón incomprensible, Ricardo Lagos y Jaime Ravinet prefirieron entrar a la historia como las autoridades que privaron a Santiago de su única alternativa en aeropuertos modernos y que castraron para siempre a la ciudad de la posibilidad de crecer e implementar este servicio para sus propias y crecientes necesidades. Acaso otro antecedente sobre los peligros que involucra este estilo de ejercicio del sistema presidencialista, al entregar decisiones altamente técnicas y de vital relación con la seguridad nacional, a la escasa confiabilidad de los criterios netamente políticos.

El 20 de marzo de 2006, y ya con el flamante gobierno de doña Michelle Bachelet ocupando La Moneda, el vocero de Defendamos la Ciudad, Patricio Herman, y el abogado representante de la Federación Aérea de Chile, Miguel Depolo, volvieron a lanzar públicamente una nueva bomba contra el oscurísimo Proyecto Portal Bicentenario, al revelar un documento que, en palabras de Herman, correspondía a *"una copia del acta secreta en la que se demuestra que las autoridades competentes en esta materia, vale decir, el ministro de Defensa, de Obras públicas, Transporte y Telecomunicaciones, y la ministra de Vivienda y Urbanismo, decidieron, no sé con qué argumentos, pasar por alto la legislación ambiental y establecer que el inicio de las obras del negocio inmobiliario Portal Bicentenario se podría ejecutar a partir del cierre de éste"*. El comprometedor documento fue entregado a la Contraloría General de la República solicitando públicamente que el SEREMI de Vivienda y Urbanismo ingrese al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental este proyecto, dado que las obras ya habían comenzado.

Según se desprende de su contenido, el acuerdo del Gobierno de Ricardo Lagos para el cierre del aeropuerto habría sido absolutamente irregular, a través de un "pacto" secreto firmado en la penumbra de una reunión donde participaron los ministros Jaime Ravinet por Defensa, Sonia Tschorne por Vivienda y Urbanismo, Jaime Estévez por Obras Públicas y Transportes, junto al director de Aeronáutica Civil General, Enrique Rosende, más seis funcionarios subalternos mencionados en el acta pero que aparecen suscribiéndola. Respecto de esta grave situación, la Federación Aérea de Chile reafirmó en una declaración que el cierre de Cerrillos *"se ha basado en actuaciones reservadas o secretas que no fueron dadas a conocer a la opinión pública"*.

Usualmente, en países desarrollados, con nivel socio-cultural importante y con alto sentido del valor de la democracia, este hecho habría constituido un escándalo gravísimo capaz de detener de inmediato el desmantelamiento de Los Cerrillos y abriría una línea de investigación instantánea sobre los intereses por los que estarían velando las autoridades del Estado al firmar esta clase de acuerdos... Sin embargo, esto sucedió en Chile.

**La gran mentira: Los Cerrillos "obsoleto" y sus terrenos "subutilizados"**

Un subterfugio de las autoridades para clausurar el aeropuerto, fue asegurar con soltura y sin entrar en demostraciones que su pista de "sólo" 2.200 metros de largo y 45 de ancho no sería útil a la aviación contemporánea, a pesar de que había sido reforzada sólo en 1985. También hemos visto que las cerca de 80 mil operaciones anuales de Los Cerrillos no eran consideradas suficientes para el criterio mercantil de las autoridades chilenas con respecto al valor de suelo de las 245 hectáreas ocupadas por el recinto, por lo que consideraban el complejo aeronáutico como terrenos "subutilizados".

En primer lugar, sorprende que dos de los mayores artífices y defensores del proyecto, el Presidente Ricardos Lagos y el Ministro de Defensa Jaime Ravinet, antes en la secretaría de Bienes Nacionales, fueron el soporte del proyecto de monopolización territorial de Douglas Tompkins en el Sur de Chile, donde se destinaron enormes territorios chilenos precisamente a la "subutilización" y a su marginación de proyectos de colonización y desarrollo que allí se habían trazado.

El tiempo se encargó de darle un categórico desmentido a la calumnia de la "subutilización": el 27 de febrero de 2008 ocurrió un fatídico accidente en que una aeronave Cessna "Centurión" de Carabineros se desplomó con un grupo de estudiantes técnicos y por fallas mecánicas sobre una concentración de mujeres reunidas en una actividad deportiva de una multicancha de Peñalolén. Cerca de una docena de víctimas provocó esta tragedia, incluyendo niños.

Como no era la primera vez que una nave salida desde el Aeródromo Tobalaba se estrellaba sobre la zona ya urbanizada que rodea este recinto, se reabrió de inmediato la discusión pública para evaluar su clausura definitiva. Curiosamente, la Presidente Michelle Bachelet acogió con celeridad y gran cobertura de medios los reclamos de los vecinos del sector y anunció la creación de una mesa de investigación para estudiar su cierre o traslado. Lo paradojal es que había sido ella, precisamente, una de los mayores responsables de que el traslado de gran parte de las operaciones del cerrado complejo de Los Cerrillos llegara hasta Tobalaba y a otros aeródromos menores que se vieron saturados desde aquel momento, sin dejar alternativas para desplazarlos a otro punto con la utilidad y comodidad que ofrecía Los Cerrillos. Tanto en su ministerio en la cartera de Defensa del Gobierno de Lagos, como después en la presidencia, Bachelet había cumplido puntillosamente con el desmantelamiento del aeropuerto, aumentando con ello peligrosamente las operaciones de Tobalaba, como lo había advertido oportunamente el Alcalde de La Reina, abogado Luis Montt.

Por las razones expuestas, el Piloto de Transporte Roberto Parragué Opazo, escribía al día siguiente del desastre en la sección de cartas del

diario "El Mercurio":

> *"Hoy más que nunca debiéramos darnos cuenta del error que se cometió al eliminar el aeropuerto Los Cerrillos, el cual podría haber concentrado todas las operaciones de aviación general, garantizando la seguridad de la población gracias al gran tamaño de su superficie y al cono de seguridad al sur de éste".*
>
> *"¿Hasta cuándo habrá que pagar con vidas humanas las decisiones equivocadas o la ambición de algunos pocos?"*

Igual de irónico resulta verificar, además, que los mismos gobiernos de la Concertación que cerraron y saquearon Los Cerrillos por supuesto desuso, y que luego estudiaban la clausura de Tobalaba por el peligro de sus saturación en área urbana, habían colaborado en ampliar las actividades generales de este último al menos desde el año 2000, cuando la Subdirección de Ingeniería (SDI) de la DGAC repartió su "Circular Aeronáutica" con fecha 30 de junio, en donde se informaba de las sedes de las Oficinas Zonales de Aeronavegabilidad destinadas a *"descentralizar las actividades de control, supervisión y fiscalización que efectúa la S.D.I."* apareciendo como sede del Zonal Tobalaba en la Zona Central precisamente este aeródromo, destinando su oficina a toda la cobertura de trabajo de la SDI relativa a los aeródromos de Tobalaba propiamente tal, el Municipal de Vitacura y los de la Región de Coquimbo. A la sazón y en la misma circular, el Zonal Cerrillos con su oficina en este aeropuerto, aparece como sede de las atenciones para las Regiones de Valparaíso, del Libertador Bernardo O'Higgins, del Maule y Metropolitana, salvo el Aeropuerto Arturo Merino Benítez y los citados aeródromos del Zonal Tobalaba. Podemos comprender que el cierre de Los Cerrillos significó, además, el traslado de las actividades de cobertura que antes daba la Oficina Zonal de Aeronavegabilidad.

Con respecto a la supuesta obsolescencia, procederemos a ver que, en realidad y al contrario de la visión del Gobierno, las medidas y capacidades físicas de Los Cerrillos excedían con creces las necesidades de la aviación civil demostrando que también es útil a hasta en los vuelos comerciales, sea por alternativa, desvío o emergencia. En otras palabras, lejos de estar "subutilizado" y "obsoleto", Los Cerrillos podía seguir ampliando sus operaciones y llegar a convertirse en la sede de los vuelos civiles a medida que se cerraban aeródromos menores de Santiago por razones de seguridad y de urbanización de su entorno.

El Aeropuerto Internacional La Isabela, en República Dominicana, por ejemplo, fue diseñado sólo para aviones de mediano tamaño, como vuelos ejecutivos y jets privados, y su pista es de sólo 1.600 metros, por lo que tiene casi 600 metros menos que Los Cerrillos y constituye, sin embargo, uno de los aeropuertos más importantes del Caribe.

Se puede advertir, incluso la situación de Los Cerrillos es comparativamente igual o mejor que la de varios los aeropuertos más famosos del mundo a pesar del desprestigio que intentaron hacerle las autoridades para concretar su destrucción:

- Tanto en sus dimensiones, implementación y antigüedad, Los Cerillos es muy parecido al aeródromo de la ciudad de Kansas, en Estados Unidos, capaz de realizar 1.100 operaciones militares

al año y en condiciones de haber recibido más de 40 grandes aviones comerciales durante el año 2004, producto de emergencias o desvíos. Curiosamente, mientras Santiago sacrificaba ritualmente a su aeropuerto de Los Cerrillos, Kansas implementaba un plan de remodelación y modernización para el suyo, conciente del valor estratégico que tenía.

- El Aeropuerto de Luton, a unos 60 km. al Norte de Londres, en Inglaterra, fue fundado sólo cuatro años después que Los Cerrillos y funcionó perfectamente con una sola pista de 2.160 metros de longitud. Durante el año 2005 se decidió la ampliación de la pista no porque esta fuera inservible a las operaciones que realizaba el aeropuerto hasta ese minuto, sino por la intención de aumentar las actividades y cambiar el perfil del servicio para vuelos comerciales transatlánticos muy por encima del caso chileno.

- La ciudad de New York, siendo apenas equivalente en tamaño a las comunas de la zona centro de Santiago de Chile gracias a su orden y su racionalidad ubanística, tiene tres aeropuertos a su disposición: La Guardia, J. F. Kennedy y el de Newark. El de La Guardia está al noroeste de Manhattan, el de J. F. Kennedy está al noreste, y el Newark está en el Estado de New Jersey cruzando el río Hudson. Por encontrarse a sólo 20 minutos por tierra al centro de Manhattan, estos tres aeropuertos se encuentran virtualmente enclavados en medio de las ciudades y rodeados de paisaje urbano, con infinitas veces más de congestión y de obstáculos de entorno y, sin embargo, funcionan con perfecta normalidad incluso tras ser sometidos a mayores y extenuantes rigores burocráticos y preventivos, luego del atentado a las Torres Gemelas y al Pentángo en el año 2001.

- El Aeropuerto Internacional de Wellington es uno de los tres más grandes e importantes de Nueva Zelanda y el único de carácter internacional de la región. Enclavado en el área urbana de Wellington, en Rongotai, y a sólo 8 km. del centro de la ciudad, su pista tiene sólo 1.935 metros. A pesar de ello, entre marzo de 2002 y marzo de 2003, recibió 3,5 millones de pasajeros en vuelos nacionales y 450 mil internacionales.

- El Aeropuerto Internacional de Ranón, en España, es el único aeropuerto de todo el Principado de Asturias, cubriendo vuelos desde y hasta casi todo el resto del país, París, Londres, Stansted y Bruselas. Sin embargo, su pista tiene exactamente la misma longitud que la de Los Cerrillos: 2.200 metros.

- El Aeroparque de Jorge Newbery, de Buenos Aires, otra ciudad que creció descontroladamente al igual que Santiago, tiene, sin embargo, una pista de aterrizaje más corta y estrecha que la de Los Cerrillos, con 2.100 metros de largo por 40 metros de ancho. Los pocos accidentes que han tenido lugar en este recinto se han debido a fallas mecánicas y errores humanos, pero no las dimensiones de la losa.

- El Aeropuerto Internacional Carlos A. Curbelo, en Punta del Este, capital política y turística del Uruguay y la obra de infraestructura de transportes más importante de todo el país, tiene una pista casi similar a la de Los Cerrillos, con 2.133 metros de largo por 45

metros de ancho, en las que operan perfectamente los aviones comerciales de mayor envergadura y tonelaje del mundo, pudiendo operar hasta cinco Boeing 747 simultáneamente en su plataforma.

Como vemos, las afirmaciones que minimizan la utilidad de la pista de Los Cerrillos no llegan a ser más que una falacia sin fundamentos, pues sus medidas resultan suficientes incluso para el aterrizaje y despegue ocasional de aviones de la talla del DC10, "Boeing" 737, el "Airbus" 320 y otros de gran envergadura, lo que le hace útil para el servicio en caso de emergencia o para las dimensiones de la aviación comercial regular dentro del país. Esto está demostrado no sólo por los casos internacionales que hemos visto, sino también por las operaciones que alcanzó a realizar el propio aeropuerto sobre su losa, en anteriores exposiciones de la FIDAE donde ya habían tenido lugar allí aterrizajes de este tipo de naves comerciales de tamaño colosal.

El propio Gobierno de Ricardo Lagos, además, se pisó la cola al descartar la pista de Los Cerrillos como útil a la aviación regular, pues el Ministerio de Obras Publicas y el de Transporte y Telecomunicaciones presentaron, durante el año 2005, dos proyectos de construcción de aeropuertos internacionales en regiones de Chile con las siguientes características:

1. En la Región de la Araucanía, en la comuna de Freire, cerca de Temuco, a partir de fines del año 2006. Este aeropuerto, que promete ser moderno y acorde a los nuevos tiempos, iniciaría actividades primero con una pista de 2.200 metros. Es decir, exactamente igual a la Los Cerrillos, y según el propio MOP; suficiente para permitir *"la operación de todos los aparatos comerciales actualmente en uso"*.

2. En Tongoy, IV Región, se construirá otro aeropuerto, anticipándose en las secretarias del gobierno que tendrá una *"pista de aterrizaje de 2.200 m."* y con *"rodajes y plataforma de para 4 aviones tipo Airbus-320"*. Otra vez, las mismas medidas y capacidades técnicas de Los Cerrillos.

Estos textos citados están tomados directamente desde la publicación digital sobre la Dirección Nacional de Aeropuerto de la Oficina de Informaciones, Reclamos y Sugerencias del MOPTT (Ministerios de Obras Públicas y de Transporte y Telecomunicaciones), publicada en el website www.moptt.cl.

En conclusión, la discusión en torno a las dimisiones de la losa tenía por objeto justifica sus "sustitución" por la controvertida segunda pista del aeropuerto de Pudahuel y de las "alternativas", según veremos.

## La falsedad de las "opciones alternativas" para la aviación en Santiago

Por cierto que el Gobierno fue de lo menos claro a la hora de definir dónde quedará satisfecha la demanda de servicios que suplía Los Cerrillos. Atrincherándose en el plan de construcción de una segunda pista del aeropuerto de Pudahuel como lo único necesario para el servicio aéreo civil de Santiago, también comenzó a deslizarse toda clase de alternativas fuera de la ciudad, algunas de ellas asombrosamente descabelladas. El Ministro de Obras Públicas Javier

Etcheberry, por ejemplo, expresó en agosto de 2004 que la opción más viable era pista que el Ejército tenía en Peldehue, llegando a un acuerdo con la rama castrense para mejorar su infraestructura y permitir su uso para la aviación general. Sin embargo, la idea tenía desde ya un costo cercano a los 600 millones de pesos.

A principios de septiembre de 2004, y ante las Comisiones Unidas de Obras Públicas, Vivienda y Transportes, la entonces Ministra de Defensa Michelle Bachelet ofreció cuatro "alternativas" para Los Cerrillos, que estudiaba en conjunto con el Ministro de Hacienda y con las que se pretendía garantizar a la FACh una nueva base aérea en la zona central, en Colina, Buin, Peldehue o Melipilla. Con una ingenuidad abrumadora, aseguró que cualquiera de las opciones era óptima para los requerimientos de la rama militar, desconociendo que todas ellas involucraban profundos problemas técnicos y costos enormes, derivados de la situación geográfica.

El día 13 de ese mes, la Comisión de Medio Ambiente de la Cámara de Diputados había realizado un vuelo sobre los supuestos terrenos "alternativos" a Los Cerrillos que se ofrecía para la construcción de un nuevo aeropuerto, en Peldehue, en Cuatro Diablos (Melipilla) y en San Gregorio de Buin. En el viaje estuvieron los diputados Alejandro Navarro (PS), Gonzalo Uriarte (UDI), Mario Varela (UDI) y Edgardo Riveros (PDC), acompañados por Patricio Herman P., de la Agrupación "Defendamos la Ciudad", quien escribió sobre este encuentro en una carta pública:

> *"Los cerros que afectan los trazados de las hipotéticas canchas en esas 3 ubicaciones se encuentran dentro de un radio de 4,5 kms. lo cual significa que no son alternativas reales de Cerrillos. La regla internacional exige que en un radio de 4,5 kms. alrededor de la pista no deben existir obstáculos que excedan los 105 mts. de altura y esos cerros exceden tal medida; como lo vimos, se encuentran dentro del radio".*
>
> *"Por otro lado -si es que se comete una nueva equivocación y se le da luz verde al mencionado Portal- somos partidarios de que en este caso opere la captura de plusvalías a beneficio público a raíz del levantamiento de las zonas de protección ubicadas en los cabezales del aeropuerto".*
>
> *"Actualmente existen restricciones en la zona de aproximación de Los Cerrillos como igualmente en los terrenos circundantes a sus instalaciones, estando limitadas las actividades asociadas a concentración prolongada de personas. Estamos hablando de unas 800 hectáreas circundantes que se verán favorecidas con el cambio de uso de suelo del aeropuerto, con lo cual sus dueños ya no se enmarcarán en los reducidos coeficientes de constructibilidad y limitadas alturas".*

Luego de ser trasladado desde la dirección del Banco del Estado al Ministerio de Obras Públicas con la abrupta salida de Etcheberry tras el escándalo de la caída del puente Loncomilla, el ministro Jaime Estévez, insistiendo en la versión oficial del Gobierno de Lagos, aseguró que a la pista adicional del Aeropuerto de Pudahuel podrían sumarse dos "alternativas" al Norte y al Sur de la ciudad,

respectivamente, en caso de no llegar a suplir las necesidades que iban a quedar insatisfechas cuando se cerrara el Aeropuerto de los Cerrillos: un aeródromo en Quintero, en la V Región, y otro en Santa Cruz, en la VI Región. Con este débil argumento, La Moneda pretendió responder a las demostraciones de parte de los detractores, respecto de que la capacidad de la infraestructura de la zona central era suficiente para poder suplir y adaptarse a las necesidades aeroportuarias.

Sin embargo, las voces técnicamente autorizadas echaron por tierra rápidamente el argumento del Ministro Estévez, luego de un completo estudio encargado por la Asociación de Dueños y Pilotos de Aeronaves, AOPA. Dirigido por el Ingeniero Comercial Gustavo Ibáñez, dicho informe comprobaba que la totalidad de los viajes internacionales que entran o salen del país, lo hacen precisamente a través de Santiago, mientras que las opciones "alternativas" de Quintero y Santa Cruz quedan ambas a cerca de 150 kilómetros de la capital, lo que resulta en el absurdo de que el sólo traslado hacia la urbe desde "sus" propios centros de actividad aeroportuaria, le agregarían cerca de dos horas por tierra y encarecerían peligrosamente el transporte.

El mismo estudio demostraba que la construcción de un aeropuerto suplente para las 70.000 operaciones anuales de Los Cerrillos pero ubicado fuera de la cuenca de Santiago, agregaría otros 100 millones de pesos anuales como costo social a causa de las demoras y del cargo adicional de tiempo, de modo que las "alternativas" propuestas en Peldehue, Buin, Quintero o Santa Cruz, en la práctica son excesivamente onerosas y por completo inconvenientes.

Otro estudio realizado por la NASA y por la Federal Aviation Administration, que fuera dado a conocer por la Federación Aérea de Chile durante los debates, había determinado que sólo en la localidad de Calera de Tango existía un lugar con los requisitos para construir un aeropuerto como el de Los Cerrillos dentro de la Región Metropolitana, pero que implicaría más de doscientas expropiaciones a un costo superior a los US$ 100 millones, por lo que resulta casi imposible poder habilitar un nuevo aeropuerto para Santiago.

Además, el Ministro Ravinet declaró que la cantidad de dineros que demandara una "alternativa" para Los Cerrillos sería compensada con US$ 75 millones que se le entregarían a la FACh para construir instalaciones alternativas. Sin embargo, si la ganancia que según él mismo -en su declaración de octubre 2005- recibirá el Estado es de sólo US$ 25 millones, se entiende que el traslado estaría generando recargos de gastos en el sector público.

Tal vez previendo las resistencias que se generarían tras tantas propuestas irracionalidades, el Director General de Aeronáutica Civil, Enrique Rosende, resucitó una propuesta ya desahuciada y comentó al diario "El Mercurio" del 11 de febrero de 2006, que el Gobierno construiría una alternativa que permita el vuelo por instrumento asistido en la comuna de El Monte, en el cruce de los ríos Maipo y Mapocho, y en paralelo a la Autopista del Sol. Los terrenos fueron considerados por ser baratos, demandando la construcción de la nueva pista unos 3 a 4 millones de pesos, con hangares y maestranzas. Sin embargo, ésta tendría solo 1.400 metros de largo. Además, la Federación Aérea de Chile ya había demostrado durante el 2005 que el proyecto no era viable, siendo descartada en aquella ocasión por no permitir vuelos con

instrumentos, ya que sólo serviría a aviones civiles pequeños (en circunstancias de que Los Cerrillos también sirve a la aviación comercial, como hemos visto) y que se encuentra con un entorno geográfico complicado, con cerros a sólo dos kilómetros. Para la Federación, este aeródromo ni siquiera cumpliría con las normas aeronáuticas.

Con respecto a los aeródromos ya existentes en Santiago y que se ha sugerido ampliar para cubrir las necesidades que dejarán insatisfechas entre aviadores civiles, nos encontramos con el siguiente escenario proyectual para todas las falsas "alternativas" a Los Cerrillos propuestas por el Gobierno y por los defensores del descabellado cierre del aeropuerto:

- "El Monte" de El Monte: Posee una pista de 755 metros casi abandonada, usada únicamente para saltos en paracaídas, y por la que frecuentemente circulan animales de ganadería. Carece de hangares y su falta de iluminación sólo permite actividades diurnas. Incluso, remodelarla y hacerla apta para un gran nivel de operaciones involucraría expropiar terrenos de los residentes locales. Más abajo veremos que, para solucionar estas carencias, el gobierno comenzó a ampliar la pista de El Monte en forma casi secreta y pasando por encima del deseo de la comunidad local.

- "Tobalaba - Eulogio Sánchez" de La Reina: de propiedad del Club Aéreo de Santiago y el Club Aéreo de Carabineros de Chile, está completamente saturado y algunos vecinos llevan años presionando para que sea retirado de la comuna dados los varios accidentes que vienen sucediendo aproximadamente desde al año 2000. Su ubicación impide la operación de escuelas de vuelo. Realiza 75 mil operaciones anuales y en sus dependencias ya se guardan cerca de 320 aviones. Como vimos más arriba, el fatídico accidente del 27 de febrero de 2008, en que una aeronave de Carabineros se desplomó sobre un grupo de vecinas reunidas en una cancha de Peñalolén, abrió de inmediato una investigación para evaluar su clausura definitiva.

- "Municipal" de Vitactura: sus infraestructuras y características técnicas están adaptadas sólo para ser la sede del Club de Planeadores de Santiago y para vuelos de naves de muy baja envergadura.

- "Chicureo" de Chicureo: no tiene ni las instalaciones ni la instrumentación necesaria para ampliar su escasa capacidad de cobertura de vuelos particulares.

- "Pedelhue" de Colina: Corresponde a una base aérea simple, rodeada de cerros que dificultan los accesos y cuyo estado actual demandaría millonarias inversiones como para poder habilitarlo a una actividad semejante a la Los Cerrillos. Según las normas internacionales, por sus objetivos de altura no reúne las mínimas características para vuelos instrumentales.

- "La Victoria" de Chacabuco: Tiene una pista de un kilómetro, carece de hangares y de surtidores de combustible.

- "Los Cuatro Diablos" de Melipilla: Tiene una pista de sólo 700 metros, hecha de maicillo, lo que hace imposible las operaciones en días de lluvia.

- "Santo Domingo" de Las Rocas de Santo Domingo: Corresponde a un aeródromo de bajo nivel de operaciones y situado a 120 kilómetros de Santiago. La capacidad de su pista y de sus infraestructuras imposibilitan ampliar las operaciones. Más abajo veremos que el plan de aumento de sus actividades y la iluminación de su pista, realizadas furtivamente durante julio de 2006, podrían acarrear un verdadero cataclismo ecológico en esta zona del territorio nacional, aledaña a la Reserva Nacional El Yali.

- "Curacaví" de Curacaví: Está situado en una zona rodeada de cerros como el Tongocao, Mauco de Vinilla y el Negro, lo que hace imposible trasladar hasta él la cantidad de operaciones que se realizaban en Los Cerrillos.

- "Torquemada" de Reñaca Alto: Se encuentra a unos 150 kilómetros de Santiago y carece de la infraestructura e instrumentación necesaria para ampliar sus operaciones.

- "San Felipe" de San Felipe: carece de iluminación nocturna y sólo permite vuelos con luz natural, quedando reducido a una actividad de sólo 12 vuelos al día durante la semana y cursos de instrucción durante el fin de semana. Posee un único hangar con capacidad para sólo 8 avionetas.

- "San Rafael" de Los Andes: Cubriendo apenas 10 vuelos diarios, carece de infraestructura y no cuenta con la capacidad que generaría el traslado de las actividades de Los Cerrillos hasta sus instalaciones.

- "Isla de Maipo" de Isla de Maipo: No cuenta con la instrumentación necesaria para aumentar sus operaciones ni con la iluminación adecuada para los vuelos y los aterrizajes nocturnos.

- "Rancagua" de Rancagua: Tampoco cuenta con la infraestructura ni la capacidad necesaria para superar más que un puñado de operaciones aéreas.

Poco antes del cierre de Los Cerrillos, se seguían ofreciendo también como "alternativas" la ex base aérea de Colina, El Alba, el aeródromo de Cuatro Diablos en Melipilla y la pista de Buin. Sin embargo, todas adolecen de profundos problemas técnicos que impiden considerarlas como sustitutos válidos para Los Cerrillos.

**La escandalosa verdad de la segunda pista del Aeropuerto de Pudahuel**

Como hemos visto, el argumento más recurrido del Gobierno y de los Ministerios de Vivienda y Urbanismo y de Defensa para cerrar Los Cerrillos, durante los años 2004 y 2005, fue un repetitivo recitado sobre la habilitación de una segunda pista en el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Pudahuel. Se dijo hasta la saciedad que esta pista sería ampliada para completar las necesidades de alto nivel que requería el servicio aeroportuario de la capital chilena, muy por encima de lo que pudiese ofrecer la reservación del aeródromo Los Cerrillos.

Sin embargo, desde ya la teoría central sobre la segunda pista del aeropuerto de Pudahuel, de 3.800 teóricos metros, ofrecía varios problemas técnicos que no respaldaban la magnificación que se intentó hacer oficialmente de ella para contraponerla a la mantención de Los Cerrillos:

1. En primer lugar, la segunda pista jamás fue planificada para reemplazar al Aeropuerto de los Cerrillos, pues formaba parte del proyecto original del aeropuerto de Pudahuel, a fines de los cincuentas, en consideración de su propio crecimiento y del incremento de sus necesidades de uso con el transcurso del tiempo, en ningún caso para suplir la necesidad equivalente a otro aeropuerto completo. Por esta razón, es una falsedad y un engaño pregonar que la segunda pista haya sido proyectada recientemente y con la intención de hacer innecesario al Aeropuerto de los Cerrillos, como lo afirmó equivocadamente en algún momento hasta el Ministro Ravinet. La verdad es que sólo fue adelantada su inauguración y fue precisamente para concretar a la brevedad la destrucción de Los Cerrillos, demostrando con ello que este último sí tenía una función concreta y muy útil a la aviación nacional y que no era una "pérdida", como aseguraba el gobierno.

2. Luego, esta segunda pista fue concebida y proyectada precisamente como eso: como "segunda" y no "principal". En la práctica, esto significa que es de carreteo, tanto así que la parte sur de la misma, durante las obras de construcción, debió ser postergada para no interrumpir la actividad normal del servicio en la primera pista. Además, en esta segunda pista no podrían despegar o aterrizar aviones de alto tonelaje, como los modelos "Jumbo" o "Airbus", algo que se vería agravado en una emergencia o por el sólo hecho del tipo de conformación montañosa del entorno geográfico, que representa un peligro para un vuelo en condiciones de retraso o de espera para su turno de ocupar la pista. Según la AOPA, la segunda pista sólo aumentaría en un 18% la capacidad de la primera.

3. Quizás el más grave y menos considerado de los casos, es que en una situación de emergencia, atentados terroristas, catástrofes o compromiso de la defensa nacional, es muy probable que ambas pistas queden fuera de operaciones al pertenecer a un mismo recinto aeroportuario cuyo servicio deba ser interrumpido o suspendido. He aquí la importancia de tener más de un aeropuerto por ciudad y no sólo más de una pista en apenas uno. Cabe señalar que, después de los atentados a las Torres Gemelas y al Pentágono del 11 de septiembre de 2001, los servicios aeroportuarios de todo el mundo han ido adoptando progresivamente mayores normas y criterios de operación que, en un caso como los señalados, podrían exigir la suspensión del servicio en todo el aeropuerto, lo que incluye todas sus pistas. En tal caso, con Los Cerrillos clausurado, la enorme ciudad de Santiago no tendría otra salida que desviar los vuelos internacionales ¡hasta Mendoza!.

4. Finalmente, un estudio técnico presentado por la AOPA, demuestra que la segunda pista de Pudahuel no servirá para suplir el progresivo incremento de la actividad y que, para el período de años 2010-2018, este aeropuerto estará

irremediablemente saturado en todas sus pistas y sin una base de reserva. Abundaremos en este argumento más abajo.

No obstante estas advertencias, los hechos iban a demostrar por sí solos la fragilidad del argumento que pretende poner todas las esperanzas del futuro aeroportuario chileno y de su seguridad en la defensa nacional en la mentada segunda pista del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Estando en fase de pruebas, ésta comenzó a presentar serios daños estructurales que fueron denunciados durante las Fiestas Patrias del 2005 y que pusieron en duda su seguridad operativa. La obra, que había sido licitada y defendida a muerte por el MOP, estaba inaugurada desde hacía menos de dos semanas y, sin embargo, ya presentaba grietas, agujeros y otras fallas peligrosas.

Una inspección verificó que la pista no cumplía con las normas internacionales de seguridad, al punto de que generaba una nube de partículas en suspensión de varios metros de alto tras cada despegue, debiendo ser ser reconstruida en al menos 600 metros sin que la empresa concesionaria debiese pagar por las cartas de garantías vigentes. Sin embargo, en una oscura decisión destinada a proteger a los concesionarios, el Ministro Estévez declaró en "La Segunda" del 23 de septiembre que la pista *"se puso en operación antes porque necesitábamos reparar de urgencia la pista uno"* y que esto explicaba los problemas, pues aún se estaba en "marcha blanca" y la obra no era recibida por el MOP de manos de los constructores. Sin embargo, la pista se suponía ya en operaciones y así se presentó ante la opinión pública el mismo día en que entró en funciones.

La gravedad de los sucedido motivó una dura declaración del Diputado UDI Iván Moreira, el 26 de noviembre de 2005, en la que acusó al Gobierno de un posible caso de negligencia o incluso de corrupción por lo sucedido en torno a esta segunda pista y al paralelo cierre de Los Cerrillos. Decía en ella el señor parlamentario:

> *"A la luz de los antecedentes que se han conocido, queda de manifiesto que técnicamente la pista N° 2 no reúne las condiciones necesarias para un aeropuerto como Arturo Merino Benítez. Lo grave de esto radica en que los estudios encargados por el MOP fueron objetados por la empresa constructora, quien señaló una serie de aprehensiones respecto de las especificaciones, a pesar de lo cual el MOP insistió en la elaboración de este proyecto. Es decir, el Ministerio de Obras Públicas supo desde un principio que esta pista no reunía las condiciones técnicas y a aún así, siguió adelante, con las consecuencias que hoy todo el país conoce".*
>
> *"No es posible que esta nueva pista costara US$ 70 millones y que los baches y grietas aparecieran sólo una semana después de su estreno".*
>
> *"¿Estamos nuevamente ante un caso de corrupción y despilfarro al interior del MOP?"*
>
> *"La única explicación "lógica" de esta "extraña" actuación del MOP es contar, de cualquier forma con esta segunda pista de aterrizaje y así seguir adelante con el capricho del*

*Gobierno de transformar Los Cerrillos en un proyecto inmobiliario, eliminando de esta manera la única alternativa que existe hoy al aeropuerto de Pudahuel".*

*"Claramente este es un escándalo y pone en tela de juicio nuevamente al Ministerio de Obras Públicas, que autorizó la construcción de este proyecto con estándares inferiores a los señalados internacionalmente para este tipo de obras y además, complica la imagen exterior de Chile, pues su principal aeropuerto no cuenta con una pista que entregue garantías y seguridad al tráfico aéreo nacional e internacional".*

*"Como era de esperar, la reacción del Gobierno ha sido la misma de siempre, tratando de esconder la verdad y confundir a la opinión pública. El informe elaborado por el DICTUC (Dirección de investigaciones científicas y tecnológicas de la Universidad Católica) fue modificado y "suavizado en sus opiniones", saltando a la vista contradicciones manifiestas. Su primera versión señala que la pista falló debido a los diseños de ingeniería inadecuados hechos por el MOP, opinión que desapareció en su segunda versión".*

*"Pero esta situación se ha transformado en un obstáculo para el capricho del Gobierno, pues dadas las circunstancias actuales del aeropuerto Arturo Merino Benítez, se pone en jaque la clausura de Los Cerrillos y, por ende, el Portal Bicentenario".*

*"Quienes se han atrevido a cuestionar esta mega-inversión inmobiliaria del Ministerio de Vivienda, han sido perseguidos. Este es el caso del Coronel (r) Iván Galán, hoy ex Jefe de la Subdirección de Planes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, quien, 6 días antes de ser desvinculado de este departamento, señaló que "por los estudios que nosotros tenemos, no hay lugar en la Región Metropolitana donde se pueda construir un aeródromo similar a Los Cerrillos, con las aproximaciones instrumentales". Claramente la opinión del señor Galán no fue del agrado del Gobierno, quien se ahorró problemas y lo redestinó a la FIDAE".*

*"Nuevamente, al igual que en la pista N° 2 de Pudahuel, se desconoce una opinión técnica y se actúa con un criterio político, único estándar de calidad que conoce el Gobierno de la Concertación. Estemos preparados para las consecuencias."*

Aunque la polémica segunda pista del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez es, por lejos, uno de los casos más oscuros que hayan comprometido a autoridades del Gobierno con intereses de empresas privadas licitadas en proyectos de este tipo, cabe señalar, sin embargo, que este no ha sido el único caso que ha comprometido al MOP en usos impropios de dineros fiscales en el aeropuerto de Pudahuel. Ya en en año 2000, durante los trabajos de ampliación del recinto, una sociedad concesionaria encargada de las faenas había alegado que las bases de licitación debían ser

modificadas porque se había requerido de obras adicionales, petición a la que el Tribunal Arbitral del MOP accedió. Cuando había tenido lugar este llamado a licitación, el ministro era don Ricardo Lagos Escobar.

**Argumentos de la aviación civil: un crimen contra el futuro. Primeras consecuencias**

La posición de quienes defendían la existencia de Los Cerrillos como aeropuerto de reserva hasta la misma noche en que fue pasado a manos del Servicio de la Vivienda y Urbanismo y comenzó el retiro de las naves e instalaciones, ha quedado demostrada en al menos dos ocasiones importantes durante los años del debate sobre su utilidad:

1. Cuando tuvo lugar un incendio en una de las pistas del aeropuerto de Pudahuel, durante el año 2003, y se debió recurrir precisamente al servicio del Aeropuerto de Los Cerrillos para asistir los vuelos que no pudieron hacer empleo de la pista siniestrada.

2. Durante las reuniones del foro APEC 2004 en Santiago, cuando con poco más de 50 aviones (oficiales más otros de empresarios privados) la capacidad del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez fue ampliamente superada, debiendo recurrirse nuevamente al servicio de Los Cerrillos tal como lo había anticipado poco antes el Senador Eduardo Frei Ruiz-Tagle. Cabe señalar (y antes de que alguien se apresure a recordar que la segunda pista de Pudahuel aún no estaba construida) que la cantidad de naves aéreas entonces arribadas constituye bastante poco para la magnitud y las características de un encuentro cumbre como el de APEC, por lo que puede presumirse que el sistema aeroportuario chileno, ligado ahora a sólo una base en la capital, no está al nivel de la apertura al mundo ni de la clase de encuentros que pretender desarrollarse en Chile cuando sea sede internacional de los mismos.

El citado Presidente de la AOPA, don Gustavo Picó Domíguez, declaró en agosto de 2005 que el traslado al Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez de todo el tráfico civil que operaba en el Aeródromo de los Cerillos saturaría rápidamente a la base aérea de Pudahuel, pues quedarían sujetos a régimen de turnos de llegada, lo que podría significar demoras y riesgos al tener que extender el vuelo de los aparatos mientras esperan su lugar en la fila de aterrizaje.

Aparte de la flagrante violación del Estado al destino de los dineros que había donado Güggenheim, según datos técnicos de la AOPA, Los Cerrillos era el único aeropuerto de reserva posible de tener en la ciudad de Santiago. Al respecto, se indica que la congestión que comenzará a experimentar el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez a partir del año 2010 y que culminarán en una casi segura saturación para el año 2018. Esta situación, respaldada por otros estudios internacionales, tendría un costo social de unos 200 millones de pesos. Picó especifica que el cierre de Los Cerrillos y la futura saturación del aeropuerto de Pudahuel podrían costarle a los chilenos unos $77.700 por cada familia, incluyendo a los 15 millones de habitantes.

Es más: resulta muy probable que el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, en un futuro próximo, sólo sea expedito para atender los vuelos internacionales. Esto quedó demostrado precisamente desde el mismo momento en que fue cerrado el aeropuerto, cuando surgieron de modo instantáneo problemas como los siguientes, a consecuencia directa de la clausura del complejo de Los Cerrillos:

- En el verano del año 2006, exactamente cuando se cerraba Los Cerrillos, pues los accesos viales y la atención de público en el terminal aéreo de Pudahuel colapsaron por la cantidad de pasajeros que entraban y salían del mismo entre los meses de febrero y marzo. Llegó a saturarse por completo la capacidad de atención de viajeros al interior del recinto, generándose colas enormes y nunca vistas antes de aquella temporada y que fue imposible "descargar" en otro aeropuerto de Santiago, al no existir ya uno apropiado para tales volúmenes de pasajeros.

- El mismo fenómeno de saturación de los accesos viales a Pudahuel volvió a repetirse con mayor gravedad aún en los dos primeros días de abril siguiente, al abrirse a público general la FIDAE, trasladada ya hasta este terminal, generándose tacos vehiculares gigantescos, que significaron la pérdida de vuelos de una gran cantidad de viajeros. El que se hayan mezclado circunstancialmente los usuarios del servicio aéreo con los visitantes del encuentro, no es una explicación justificativa para la desagradable situación, pues durante todos los años en que la feria funcionó en Los Cerrillos y, anteriormente, en la Base El Bosque de la FACh, jamás se produjeron atochamientos con las características insólitas de los que se vieron aquellos días, en el acceso al Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez, y a pesar de que la infraestructura vial es bastante más modesta y sencilla en Los Cerrillos.

- Posteriormente, durante la noche del viernes 5 al sábado 6 de mayo de 2006, la neblina obligó a desviar al menos diez vuelos que debían arribar en el aeropuerto de Pudahuel. La famosa panacea de la "segunda pista", quedó inutilizada de inmediato por la situación meteorológica y, al carecerse de la alternativa de Los Cerrillos, los vuelos debieron ser desviados hasta ¡el Aeropuerto Carriel Sur, de Concepción, a 550 kilómetros de Santiago!. Con esta "solución" insólita, los pasajeros sufrieron retrasos de entre ocho y veinte horas, debiendo alojar en hoteles de la ciudad, mientras el Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez permanecía prácticamente vacío. Paradójicamente, estos vuelos con destino original en Pudahuel provenían todos desde otras partes del país, correspondiendo así al tipo preciso de tráfico nacional que el Aeropuerto de Los Cerrillos estaba en condición de asumir de modo permanente.

Como se advierte, al no poder disponerse de Los Cerrillos como alternativa u opción de descongestión del tráfico, se hará imposible enfrentar una necesidad venidera de tener que destinar un aeropuerto sólo al servicio de vuelos nacionales, para descargar el de Pudahuel dejándolo para el exclusivo servicio de vuelos hacia y desde el exterior. Recuérdese, al respecto, que sólo en el Estado de New York existen cerca de 377 aeropuertos y aeródromos suplentes o alternativos, lo que

refleja la necesidad de cobertura que requieren las operaciones aéreas en una región desarrollada.

En tal sentido, se hace inconcebible que una ciudad con las aspiraciones al crecimiento material y económico a que aspira Santiago de Chile, cuente única y exclusivamente con un escuálido aeropuertillo como única posibilidad de despegue y aterrizaje para sus actividades aéreas comerciales y civiles. No existe un caso similar en el mundo, y menos entre los países desarrollados con los que Chile firma y ratifica torres de acuerdos comerciales.

Otro grave error de los argumentos con que la DGAC respaldó el proyecto del gobierno, orbita en torno a la desvalorización de lo que el mismo organismo denomina "pilotos civiles", casi peyorativamente, como lo indica el aviador Picó Domínguez. En efecto, existe en Chile un avión de línea aérea por cada nueve aviones civiles, y dos pilotos de línea aérea por cada ocho pilotos civiles. Además, se efectúa una operación de línea aérea por cada tres operaciones civiles, de modo que la aviación "civil" es más activa aún que esa aviación comercial que centra el interés de quienes se apoyan en la segunda pista de Pudahuel como razón para acabar con Los Cerrillos.

A ello se agrega el prejuicio maliciosamente difundido por los defensores del Proyecto Portal Bicentenario, según el cual la aviación civil sólo sería un capricho deportivo y recreativo, cuando la verdad es que tres cuartas partes de la actividad están relacionadas con actividades agrícolas, forestales, traslados médicos, negocios, transportes privados, exploración, turismo y vigilancia. De hecho, Los Cerrillos era fundamental para la comunicación a valores razonables entre el continente y el Archipiélago de Juan Fernández, pues la única forma expedita y permanentemente disponible de llegar a la isla por vía aérea era a través de los vuelos de dos empresas ("Lassa" y "Robinson Crusoe") que salían una o dos veces a la semana desde este aeropuerto. Las operaciones que unen la Patagonia chilena con el resto del país también son casi enteramente cubiertas por pilotos civiles. Ha quedado archidemostrado en las constantes catástrofes y cataclismos naturales que afectan a Chile, además, el valor de la aviación civil para las operaciones de emergencia o como apoyo al servicio de la Fuerza Aérea de Chile.

Cabe señalar que las cifras de aviación civil en Chile no están lejos de la constante mundial de estos tiempos: Según estadísticas de OACI, internacionalmente hay unos 21.500 aviones de línea aérea y 370.000 aviones civiles, los que suman 39 millones de horas anuales de vuelo, de modo que es un contrasentido escudar estas decisiones impertinentes y dañinas en conceptos de modernización o adaptación a los nuevos tiempos.

La Federación Aérea de Chile, por lo demás, recalcó a través de sus directores Tito Lorenzo Muñoz y Julio Subercaseaux, que *"es más fácil encontrar terrenos libres para construir el Portal que para hacer un aeropuerto"*. Por esto, el organismo había interpuesto su querella contra el fisco en julio de 2004. Efectivamente, si la ciudad de Santiago se viera en la necesidad futura de implementar un nuevo aeropuerto dentro o cercano a la urbe, difícilmente podría encontrar un terreno con las condiciones que tenía Los Cerrillos. Recordemos que el estudio técnico internacional más serio y preciso que se haya realizado en Chile al respecto, sólo encontró terrenos útiles a la aviación a gran

escala en Calera de Tango, pero, como hemos dicho, con una gran cantidad de dificultades y complicaciones que harían casi imposible su uso.

En general, se puede establecer que las áreas de operaciones civiles que se vieron directamente afectadas por el cierre de Los Cerrillos son:

- El servicio regular de vuelo comercial hasta el archipiélago de Juan Fernández
- El servicio regular de vuelos particulares hasta territorio patagónico chileno y hacia Magallanes, ahora dependientes de las salidas desde el Tepual en Puerto Montt o desde territorio argentino
- Dos de las más importantes escuelas de vuelo nacionales
- Cuatro clubes aéreos que se encontraban sin posibilidad de hallar otra sede dentro de la ciudad
- Una empresa de aviones fumigadores vital para la actividad agrícola en la región
- El servicio mismo de las actividades de fumigación por parte de pilotos particulares que salían desde esta pista
- Dos maestranzas, incluyendo la que atendía a los aviones extintores de incendios forestales
- El único surtidor de combustible para naves aéreas en esta zona de la capital chilena
- Los más grandes, espaciosos y modernos hangares disponibles para la aviación civil en todo el país
- La disponibilidad del aeropuerto mismo a las 77 mil operaciones que allí se realizaban al año
- Las labores de fiscalización que realizaba la Oficina Zonal de Aeronavegabilidad para las Regiones de Valparaíso, del Libertador Bernardo O'Higgins, del Maule y Metropolitana, como hemos visto más arriba
- La disposición para trasladar las actividades del Aeródromo Tobalaba que, como hemos visto también, ya ha sido peligrosamente rodeado por residencias y causa de trágicos accidentes.

Por cierto, vale advertir que el artículo 1º inciso 6 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, ordena al jefe de la DGAC a justificar cualquier modificación sobre los recursos disponibles para la aviación civil en función del desarrollo nacional, lo que correspondería a un informe de carácter técnico que, en la práctica, jamás le solicitó el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, titular del proyecto.

Un hecho controversial fue que los representantes del AOPA buscaron la forma de hacer llegar a las altas autoridades, en varias ocasiones, estos y otros argumentos, acompañados de propuestas alternativas y estudios precisos, sin haber sido atendidos.

## Argumentos en contra, de índole medioambiental y ecológica 

En el libro "Hacer Ciudad", aparece el artículo "Operación Cerrillos: entre el relleno y el fragmento" del arquitecto, urbanista y académico Jonás Figueroa, donde el autor anticipa que la construcción del Portal Bicentenario obstruiría el canal de ventilación del SO al NE de Santiago, pues *"la gigantesca cuña de suelo formada por las áreas de protección y el cono de aproximación de tráfico aéreo constituye el único corredor de vientos de baja altura que ventila la ciudad"*, por lo que *"es necesario abundar que las pistas de hormigón del aeropuerto actúan como una gran placa radiante de los rayos solares que provoca por convección, el movimiento vertical del aire"*.

En la citada declaración pública del Partido Comunista, del 12 de febrero de 2006, también se denunció que la Declaración de Impacto Ambiental con que se justifica el proyecto, no consideró que el área urbana del Aeropuerto de los Cerrillos sirve como ventana de ventilación a las comunas del sur de la sofocada ciudad de Santiago.

En efecto, el espacio abierto que corresponde al recinto del aeropuerto permite que pueda correr allí mucho más vientos que en los sectores poblados de la metrópoli, algo que será bloqueado con el levantamiento del monstruoso Portal Bicentenario, por lo que también pasa el tema por un asunto de salud pública que trasciende al inmenso negocio del proyecto. A esta misma teoría han llegado, entre otros, el destacado Arquitecto de la Pontificia Universidad Católica de Chile, don Mathias Koltz, a pesar de que el Presidente del Colegio de Arquitectos de Chile, Juan Sabbagh, defendió públicamente el Proyecto Portal Bicentenario con las consecuencias que tendrá sobre la aviación nacional.

Debe observarse que, con respecto a este tema medioambiental y a todos los demás que suponen el cierre de Cerrillos, ni el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, ni el Obras Públicas ni el de Defensa, han sido claros y transparentes tampoco con los organismos de evaluación del Congreso Nacional. El 31 de diciembre de 2005, por ejemplo, el Ministro Ravinet publicó una carta el "El Mercurio" donde reproducía afirmaciones de la DGAC que, el 4 de enero siguiente, el Diputado Leopoldo Sánchez Grunert denunció en el mismo medio periodístico como contradictorias *"con lo manifestado en las sesiones de la Comisión de Medio Ambiente de la Cámara de Diputados que yo presido, y en donde los técnicos de diferentes entidades, entre los cuales se cuentan los de la propia DGAC, manifestaron indistintamente que el aeropuerto o su reemplazo son indispensables"*, agregando que esta voltereta de la DGAC *"no es tan sorprendente si se considera que el ministro Ravinet es el superior jerárquico del organismo en cuestión"* al ser el secretario de la cartera de Defensa.

Al concretarse el cierre, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, a través del Jefe SERVIU, Ricardo Trincado, declaró que los trabajos de construcción del Portal Bicentenario se iniciarían en marzo de 2006, una vez que la Contraloría tomara razón de la resolución Nº 116 del 12/12/05 del Gobierno Regional Metropolitano. Sin embargo, la organización Defendamos la Ciudad desmintió velozmente a la autoridad, recordando que dicha resolución sólo aprobaba la modificación de uso de suelo de las 245 hectáreas, definidas como "infraestructura aeroportuaria" en el Plan Regulador Metropolitano de

Santiago. Esta, a su vez, está basada en la controvertida resolución exenta Nº 147 del 14 de mayo de 2005, por la cual la COREMA Metropolitana dio al Gobierno la trinchera desde la cual se ha defendido tozudamente para justificar el proyecto, al calificar favorablemente con una Declaración de Impacto Ambiental, en circunstancias de que la Ley Ambiental exige para estos casos "Estudios" y no vulgares "Declaraciones".

Defendamos la Ciudad ha sido enfática en insistir que, por las características del tipo de intervención que se realizará sobre el territorio y dados los efectos colaterales que ésta tendría en un cono de aproximación de más de 1.000 hectáreas en el entorno, el Proyecto Portal Bicentenario debería haber sido medido bajo el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental en lugar del mero estudio que constituye la Declaración de Impacto Ambiental, objetada improcedente. Esto está establecido así en el Artículo 11º de la Ley 19.300 de Bases Generales del Medio Ambiente, que data de 1994 y donde se establecen los siguientes criterios como referencia:

*a) Riesgo para la salud de la población debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o residuos.*

*b) Efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire.*

*c) Reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa de los sistemas de vidas y costumbres de grupos humanos.*

*d) Localización próxima a población, recursos y áreas protegidas susceptibles de ser afectadas, así como el valor ambiental del territorio en que se pretende emplazar.*

*e) Alteración significativa, en términos de magnitud o duración, del valor paisajístico o turístico de una zona.*

*f) Alteración de monumentos, sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico y, en general, los pertenecientes al patrimonio cultural*.

Con tal objeto, Defendamos la Ciudad presentó un estudio buscando que la Contraloría no tomara razón de la Resolución Nº 116, titulado "Consideraciones Ambientales del Proyecto Portal Bicentenario de Cerrillos", de los especialistas Hugo Romero y Alexis Vásquez, de la Universidad de Chile y de la Universidad de Concepción, respectivamente. Dicho análisis hace una completa exposición sobre la desafectación de la declaratoria de protección de los conos de aproximación a Los Cerrillos, advirtiendo que eliminar esos conos es una medida contraria al Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica, PPDA.

En relación a este tema, también es preciso recordar que el Presidente de la Federación Aérea de Chile, Julio Subercaseaux, aseveró a fines de septiembre de 2005 que en Los Cerrillos habían algunos desechos tóxicos según lo había verificado la Qualanz Consultores Asociados, en parte revisando los antecedentes que habían sido publicados por el propio Gobierno. Sin embargo, estas denuncias fueron negadas por la

ministra de Vivienda y Urbanismo, Sonia Tschorne, quien declaró que eran *"aseveraciones totalmente falsas"* manifestando, además, la *"indignación que nos han provocado, como coordinadores y desarrolladores del proyecto Portal Bicentenario"* esta denuncia.

Anteriormente, el ex-gerente del proyecto, don Pablo Trivelli, había declarado que un estudio propio había detectado algunos pocos tóxicos en cantidades no perjudiciales entre 14 muestras de tierra tomadas dentro del recinto del aeropuerto. Sin embargo, el estudio "Asesoría Legal Ambiental" de la Qualanz era categórico en establecer que, dentro de los terrenos de Los Cerrillos, pudieron identificarse unas 50 sustancias tóxicas con posibles consecuencias directas sobre la salud humana y sobre el medioambiente (aceites, líquidos hidráulicos, químicos de limpieza, estanques subterráneos de gasolina, residuos de los polvorines de la FACh, y estanques de fumigación) demostrando con ello que el Proyecto Portal Bicententario carece de los estudios necesarios en orden del riesgo y de la sustentabilidad ambiental,. además de la ingerencia sobre la comunidad humana.

Las opciones "alternativas" al aeropuerto clausurado también han generado polémicas reacciones con fundamento en el daño ecológico y medioambiental que podrían producir. Tal es el caso de la propuesta de la COREMA metropolitana, aprobada el 22 de abril de 2004 por 13 votos a favor, tres en contra y dos abstenciones, en el sentido de construir en San Gregorio un nuevo aeródromo para la aviación civil. Además de las dificultades técnicas que presenta este proyecto y que ya hemos visto, provocó el inmediato rechazo del alcalde Angel Bozán y de la Agrupación Pro Defensa del Valle del Maipo, pues denunciaron que esta propuesta ponía en riesgo la sustentabilidad y el equilibrio de la zona, afectando económicamente, además, a las cinco importantes viñas vinicultoras que allí existen.

**Argumentos en contra relativos a la seguridad y a la defensa nacional**

Pero los pilotos civiles fueron sólo una parte de los afectados por la decisión de cerrar Los Cerrillos. A nivel de interés estratégico nacional hay tantos o más peligros generados por esta determinación inaudita.

Si bien el Comandante en Jefe de la FACh, General Osvaldo Sarabia, había guardado silencio ante el proyecto de evidente interés privado más que público, el descontento en la rama militar era tal que debió expresar las molestias directamente al Ministro Ravinet, una vez que éste llegó a la cartera de Defensa Nacional. Inclusive, la FACh había entregado secretamente un informe a la Comisión de Defensa de la Cámara de Diputados, con la esperanza de revertir la inminente decisión de cerrar Los Cerrillos, durante el 2005.

Ravinet desestimó prácticamente todos los informes presentados por el General Saravia, en especial los relacionados con el Proyecto NUBASA, de la FACh, que proponía una inversión de US$ 100 millones tomados de la venta de Los Cerrillos para la construcción de un nuevo aeropuerto en la Quinta Región o en la Región Metropolitana. El proyecto iba acompañado de un estudio técnico presentado por la FACh ante las comisiones de Obras Públicas y Vivienda del Senado, que garantizaba la existencia de seis puntos ventajosos para la aviación civil, al crear un aeródromo mixto (civil-militar) que fuera una

alternativa real al Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez y que estuviese disponible para los casos de emergencia. Sin embargo, además de los problemas técnicos que involucraba la propuesta, el Ministro nunca la acogió y dejó pasar el tiempo haciéndola morir de vejez, pues la misma consideraba necesaria la construcción de esta base antes del año 2007.

A conclusiones parecidas llegó el Sindicato de Pilotos de Lan-Chile, el Círculo de Pilotos Comerciales de Chile y general en retiro Jorge Iturriaga, ex director de la Dirección General de Aeronáutica Civil, quien enfatizó que *"la capital de Chile no se puede quedar con un solo aeropuerto"*.

En la acalorada sesión del Senado sobre presupuestos, el 16 de noviembre de 2004, el Senador Fernando Cordero declaró durante la votación:

> *"Quiero advertir que un conflicto internacional -y aquí está presente un ex Canciller- se puede producir en un minuto, incluso mañana mismo. Y si no contamos con un aeropuerto como el de Los Cerrillos, tendremos problemas de seguridad nacional".*
>
> *"Cabe recordar que, en los dos conflictos que Chile ha tenido y que afortunadamente no culminaron en enfrentamientos, fui movilizado, ya que mi especialidad es servicio de frontera. Más aún, cuando se produjo el problema de Palena, en el valle Las Horquetas, yo era el teniente a cargo de la Avanzada California. Y en todas esas movilizaciones salí de Los Cerrillos. Era imposible hacerlo desde el aeropuerto Arturo Merino Benítez, pues no lo permitía la seguridad del país. Las movilizaciones deben hacerse en secreto, lo cual es lícito en un conflicto".*

En la misma ocasión, el Senador Jorge Martínez Busch agregaría a estas observaciones:

> *"Durante la movilización general, la totalidad de los elementos aéreos, de cualquier compañía, sean privados o públicos, pasan a formar parte del material con que cuenta la Fuerza Aérea para cumplir sus misiones. Por lo tanto, cuando se ordena movilización general, todo cuanto afecte a la movilidad, a la densidad, a la seguridad de la operación del material aéreo, privado o estatal, existente en Chile pasa a depender de la Fuerza Aérea y, por consiguiente, el problema es de seguridad nacional".*

Otro aspecto trágico para la aviación militar y para los intereses estratégicos que deriva de la clausura y desmantelamiento de Los Cerrillos, lo constituye el cierre del histórico Grupo 9 de la FACh que operaba al interior de este aeropuerto, constituyendo una rama de elite para las operaciones de emergencia y rescates, especialmente por el uso de helicópteros.

En total, las áreas de estratégicas de defensa y los organismos castrenses que se verán directamente afectadas por el cierre de Los Cerrillos por haberse encontrado operando en este aeropuerto, son:

- La Brigada Aeropolicial de Investigaciones de Chile

- La Brigada Aérea de Ejército de Chile
- El Comando Logístico de la FACh
- El Servicio Aerofotogramétrico de la FACh
- El Grupo Nº 9 de la FACh
- Una sede permanente para la Feria Internacional del Aire y del Espacio, FIDAE, la más importante del continente en su género
- Una sede y lugar de entrenamiento para el equipo acrobático "Halcones" de la FACh
- La misma disponibilidad del aeropuerto en caso de emergencia o crisis de seguridad nacional

Consumados los hechos, el cierre de Los Cerrillos constituye, en definitiva, uno de los atentados entreguistas más graves que se han cometido contra la Defensa Nacional y los intereses chilenos, cuyas consecuencias podrán ser advertidas, lamentablemente, en el futuro, quedando como problema a resolver para las próximas generaciones de chilenos.

**Se concreta el crimen de Los Cerrillos: golpe de gracia contra la aviación nacional**

Se suponía que la Asociación de Empresas Portal Bicentenario, encargada de materializar la obra, tenía que presentar su proyecto completo en diciembre de 2004. Sin embargo, los sucesivos retrasos y las controversias obligaron a postergar la presentación para mayo del año siguiente.

Entre otras razones, interfirió un proyecto de acuerdo patrocinado por parlamentarios de oposición, al que adhirieron los Senadores DC Jorge Lavandero y Carmen Frei, solicitando la suspensión del Proyecto Portal Bicentenario. El Senado había aprobado por 18 votos a favor el pedirle al Presidente de la República que suspenda el proyecto a fin de estudiar con más detención una alternativa que permitiera reemplazar Los Cerrillos, el 17 de noviembre, cosa que cayó como bomba en La Moneda.

La iniciativa había sido respaldada por los Senadores Jorge Arancibia, Carlos Bombal, Julio Canessa, Marco Cariola, Juan Antonio Coloma, Fernando Cordero, Sergio Fernández, Carmen Frei, José García Ruminot, Antonio Horvarth, Evelyn Matthei, Jovino Novoa, Jaime Orpis, Baldo Prokurica, Sergio Romero, Rodolfo Stange, Ramón Vega y Hernán Larraín.

Un papel importante en la concreción del cierre de Los Cerrillos parece haber tenido también la firme defensora del Proyecto Portal Bicentenario y Ministra que sucedió a Ravinet en la secretaría de Vivienda y Urbanismo, doña Sonia Tschorne Berestesky, quien insistió en que el trazado se realizaría de cualquier forma. Ofuscada por los retrasos, presionó desde el Ministerio para que se retomara el cumplimiento de los plazos durante el año 2005. Es muy probable que ella haya tenido la influencia decisiva que significó el cierre final del completo en febrero del año siguiente.

De este modo, el 15 de enero de 2005 el gobierno anunció con arrogancia el cierre y la eliminación definitiva de Los Cerrillos, ante el estupor de los miembros de la Federación Aérea de Chile, quienes interpusieron de inmediato un nuevo recurso contra el plan, a través del abogado Manuel Suárez en la Corte de Apelaciones de Santiago. El escrito decía textualmente:

> *"...el Fisco primero aceptó la donación y destinó esos recursos al fin que le impuso el donante, pero ahora -al cabo de los años- pretende incumplir su obligación desviando el fin para el cual recibió los dineros de la donación, faltando a la palabra empeñada por la República de Chile".*

El 14 de abril, y siguiendo el programa, la COREMA aprobó la Resolución Exenta Nº 147 a través de una simple Declaración de Impacto Ambiental denominada "MPRMS 80 Aeropuerto Los Cerrillos-Portal Bicentenario", de la que habláramos más arriba y que tiene el grave defecto, entre otras cosas, de no considerar las consecuencias que tendrán para la ciudad los cambios introducidos por el cierre del aeropuerto y el levantamiento del Portal Bicentenario.

El 12 de diciembre, el Gobierno Regional Metropolitano aprobó la controvertida Resolución Nº 116, que autoriza a la destrucción y saqueo de los terrenos del Aeropuerto de los Cerrillos a través de la modificación del uso de suelo.

Algunos esfuerzos ante tribunales y ante la Contraloría lograron conseguir nuevas postergaciones durante aquel año. Un último acuerdo parlamentario, a mediados de enero 2006 y con la segunda vuelta de las elecciones presidenciales acaparando la atención, sólo logró retrasar para el mes siguiente el cierre del histórico aeropuerto nacional.

Hasta el cierre definitivo de Los Cerrillos después de 77 años de uso, el 7 de febrero de 2006, cuando quedó en manos del SERVIU Metropolitano, los organismos técnicos y los representantes de la aviación civil jamás fueron escuchados por las altas autoridades a quienes rogaron ser atendidos.

Como una forma de inutilizar de inmediato el aeropuerto en caso de algún revés judicial, la primera orden dada por las autoridades de gobierno fue la de retirar todos los equipos, antenas y receptores desde los techos de las construcciones, imposibilitando, de esta manera, cualquier intención de reinstalarlas para reponer el servicio. La prueba de ello es la rapidez con que se hizo esta etapa inicial de la destrucción del aeropuerto, en contraste con lo que han demorado en iniciarse los desmantelamientos y las demoliciones de las demás estructuras.

**Daños ambientales colaterales: El Monte y las Rocas de Santo Domingo**

Hemos dicho que El Monte, situado en la Región Metropolitana y a medio camino entre la ciudad de Santiago y la de Melipilla, poseía una pista de 755 metros, pero que se encontraba en situación de virtual inoperancia, careciendo de hangares y de iluminación. Su empleo como reemplazo para Los Cerrillos no resistía el menor análisis...

Hasta que las autoridades de gobierno decidieron arbitrariamente lo contrario.

En noviembre de 2005, cuando aún quedaban algunos meses para el cierre de Los Cerrillos, el diputado Gonzalo Uriarte denunció que el gobierno estaba trabajando a espaldas de la opinión pública y de manera sigilosa para construir un aeródromo en El Paico, de la comuna de El Monte. Agregaba que la ministra de Defensa, el ministro de Obras Públicas y el Director General de Aeronáutica Civil ya se habían reunido para analizar el proyecto, aventurándose incluso en la cifra concreta que involucraba: 5 millones de dólares. Todo esto, sin haber sido realizado el necesario Estudio de Impacto Ambiental, con el que el mismo gobierno ha logrado bloquear anteriormente, varios proyectos de inversión que no han sido de su parecer.

Contradiciendo sus propios juicios sobre la desvalorización de Los Cerrillos, el objetivo del gobierno con esta construcción en la comuna de El Monte, era suplir con la nueva pista las inmensas necesidades que dejará insatisfechas el desmantelamiento del aeropuerto.

Cabe advertir que la inexistencia del Estudio de Impacto Ambiental no era un tema menor: La Ley General de Bases del Ambiente no excluye los aeródromos del trámite de evaluación, y éstos no se reducen sólo a levantamientos con la envergadura de un aeropuerto, como a veces se ha dado a entender.

Sólo tres meses después del cierre de Los Cerrillos y ya con el gobierno de Michelle Bachelet instalado en La Moneda, el gabinete ministerial reconoció la existencia de este estudio para desplazar hasta El Monte la mayor parte de las operaciones aéreas que quedaron truncadas con la clausura del aeropuerto. Usando el tiránico recurso de los hechos consumados e irreversibles, la noticia se dio a conocer de manera oficial recién hacia el 8 de julio de 2006, luego de meses manteniéndola en el más estricto secreto.

Según la información dada sólo entonces a la luz pública, el estudio con el que contaba el gobierno habría catalogado a El Monte como la *"mejor opción"* para lo que denominó eufemísticamente la *"demanda insatisfecha"* que quedó en la aviación civil nacional tras el cierre de Los Cerrillos, volviendo a contradecirse con los mismos criterios sobre la inutilidad y la desvalorización de esta base, usados para justificar su clausura. Además de El Monte, el estudio habría evaluado también como opciones, las pistas de los aeródromos de Peldehue, Chacabuco, Rancagua, Santo Domingo, Los Cuatro Diablos, Melipilla, Santa Adriana y El Corte, descartándolos. La pista de Tobalaba había sido descartada también porque *"no tiene suficiente capacidad para absorber dicha demanda"*.

El informe anticipa entonces:

> *"Según el estudio realizado, se consideró El Monte como la mejor opción debido a que no interfiere con el tráfico del aeropuerto Arturo Merino Benítez, y cuenta con terreno suficiente para la magnitud del proyecto".*

Al parecer, obró en favor de esta elección la proximidad del aeródromo con la Autopista del Sol, que conecta con Santiago. La idea es disponer de una pista de 1.200 metros de largo por 23 de ancho, con una franja de seguridad de 1.320 metros por 80 metros, además de la

construcción de un edificio terminal de pasajeros de 490 metros cuadrados, con capacidad para 40 personas en hora punta.

De inmediato salta a la vista que una obra de estas características involucraría necesariamente la expropiación de propiedades, algo que anuncia el propio informe en uno de sus párrafos. Aunque la cifra de inversión está anunciada en $ 1.221 millones como costo total de las obras del aeródromo, sólo se determinan $ 3 millones 665 mil por hectárea para expropiación, monto establecido por la Dirección General de Aeronáutica Civil por hectárea. Esta cifra nos parece muy baja, por cierto, pues los vecinos del sector El Paico están solicitando $ 25 millones por hectárea, dado el valor y el uso agrícola del terreno. El Diputado Uriarte agregaría que la construcción también alcanza 50 hectáreas de terreno altamente productivas, anunciado públicamente el descontento prácticamente generalizado que provocó la noticia entre la comunidad de El Monte, a la que no se ha realizado ninguna clase de consulta sobre su posición frente al invasivo proyecto.

No era de extrañar, entonces, el rechazo unánime de la comuna, comunicada luego de una reunión realizada por el Consejo Edilicio de El Monte, en la que participaron el Alcalde Francisco Gómez, y los concejales, el Diputado Uriarte, miembros del Consejo Económico Social de El Monte, la Comisión de Aeropuerto (creada especialmente por el municipio e integrada por profesionales), más las directivas de las Juntas de Vecinos. Todos estuvieron de acuerdo en que el proyecto, lejos de beneficiar a la comuna, era más bien una amenaza para su desarrollo.

El aeródromo de las Rocas de Santo Domingo en la V Región, en tanto, se sitúa al Sur del área urbana de este municipio, y hasta el cierre de Los Cerrillos nunca había tenido una alta actividad de vuelos, reducida a la aviación civil local. Está rodeado de parcelas e incluso de algunos condominios modernos, levantados por su parte Sur. Sorprende que la denuncia que aquí nos corresponde hacer no haya sido conocida por autoridades políticas chilenas, ya que es sabido por todos que este balneario es frecuentado por varios parlamentarios y funcionarios de gobierno que tienen allí sus casas de descanso.

Como hemos indicado, las limitaciones que tiene este aeródromo hacían imposible suponer que pudiese ser objeto de ampliaciones de funciones o de sus capacidades técnicas, pues se encuentra enclavado en una ubicación que difícilmente podría permitir mayores operaciones que las necesarias para el servicio local. Por esto, la comunidad residente de las Rocas de Santo Domingo se inquietó al enterarse por trascendidos que el aeródromo estaba siendo considerado, al igual que la pista de El Monte, como reemplazo para las múltiples operaciones regulares que fueron perturbadas con el cierre del Aeropuerto de los Cerrillos. Según se nos ha informado, además, las autoridades de gobierno se comprometieron con los residentes a no ampliar el rango de actividades del aeródromo de las Rocas de Santo Domingo, por los mismos días en que era cerrado en complejo de Los Cerrillos.

Sucedió, sin embargo, que se nos hizo llegar una perturbadora denuncia desde esta comuna litoral, según la cual la pista de las Rocas de Santo Domingo estaba siendo ampliada en capacidades de manera furtiva y secreta, para aumentar sus actividades de vuelo y como una forma de suplir las carencias generadas por el cierre del Aeropuerto de Los Cerrillos. Es decir, exactamente lo que se había prometido no

hacer ante la comunidad local del balneario y a pesar de que este aeródromo había sido supuestamente descartado por el documento publicado a principios de ese mes, que daba su preferencia por El Monte. Sin embargo, coincide en ambos casos la proximidad de la pista con la carretera Autopista del Sol, que conduce directamente a la ciudad de Santiago.

Asistimos personalmente hasta el lugar, el día domingo 23 de julio de 2006, con la fortuna de contar con un día de invierno inusualmente claro y soleado, que permitió registrar fotográficamente y de modo indesmentible la presencia de soquetes de aislamiento para luminarias, instalados en todo el contorno de la pista de las Rocas de Santo Domingo, en lo que claramente representa un proyecto de iluminación del aeródromo, que está apunto de ser concretado. Las imágenes las hemos reproducido en este mismo artículo.

No existe otra razón para instalar un sistema de iluminación de la pista si no es para ampliar sus operaciones, pues las capacidades del aeródromo eran suficientes para su nivel de actividad, hasta el momento en que comenzaron a hacerse los trabajos destinados a la iluminación.

El problema más grave es que este aeródromo se encuentra enclavado exactamente en la ruta de aves migratorias que van y vienen desde la Reserva Nacional del Humedal El Yali, además de encontrarse en la línea litoral de comunicación entre este último lugar y el Santuario de la Naturaleza Laguna El Peral, cercano a Playas Blancas y Las Cruces, donde se hallan especies altamente sensibles y de inmenso valor biológico, como cisnes de cuello negro, tan castigados en el río Cruces de Valdivia, poco antes. Por esta razón, las consecuencias ambientales que podría acarrear el aumento desmedido del flujo de operaciones de vuelo y la propia iluminación nocturna que se proyectarían en dicho aeródromo, podría ser de niveles catastróficos para la estabilidad ecológica de esta zona del territorio chileno.

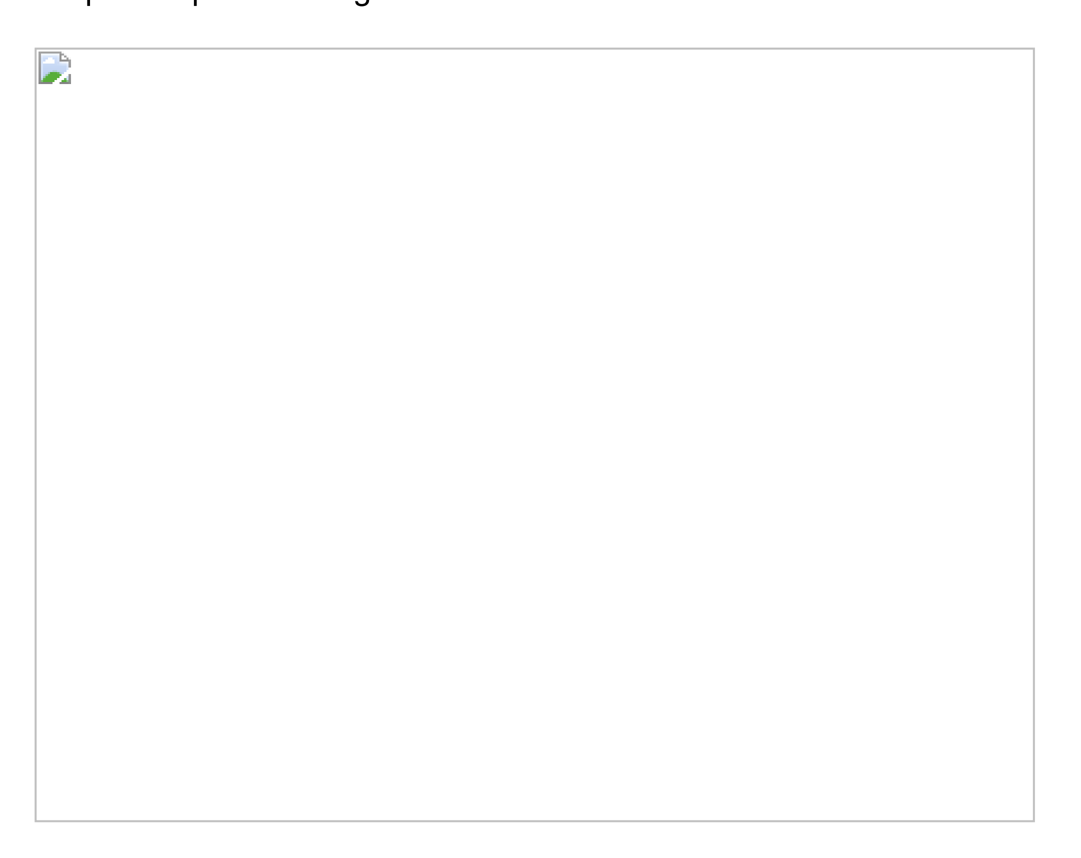
La laguna El Peral se encuentra a unos 10 kilómetros al Norte de San Antonio, a escasa distancia de la orilla costera, y cuya importancia ecológica llevó a declararla Santuario de la Naturaleza. En ella habitan ejemplares exclusivos de la fauna chilena, como cisnes coscorobas y los citados cisnes de cuello negro, por lo que no extraña la existencia de una permanente vigilancia dirigida por personal del Servicio Agrícola y Ganadero y del Museo de Ciencias Naturales y Arqueología de San Antonio.

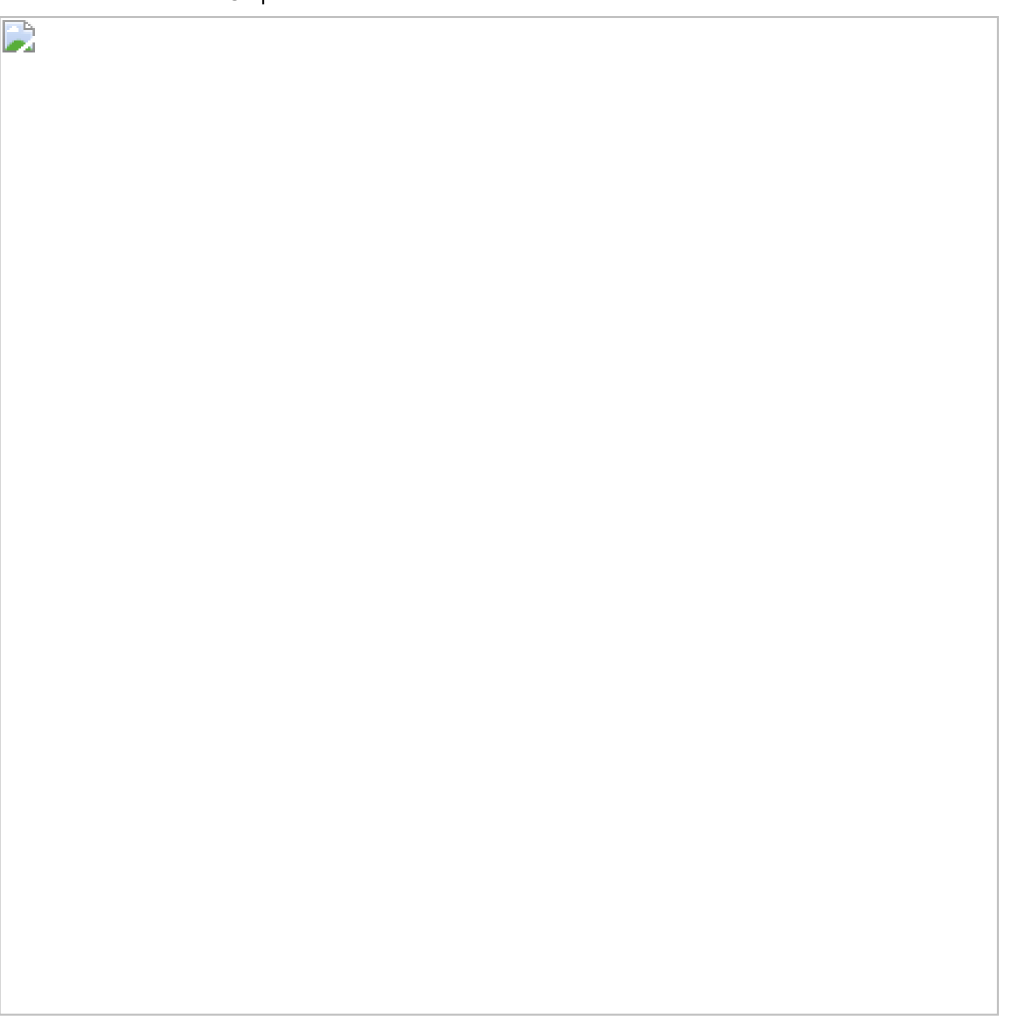
Más amplio y sorprendente resulta también el Humedal El Yali, ubicado hacia el Sur de las Rocas de Santo Domingo, entre entre los ríos Maipo y Rapel. El aumento de las actividades del aeródromo podría ser nefasto para la salud de sus delicados ecosistemas, entre los que pueden encontrarse ejemplares protegidos de la nativa chilena y otras aves silvestres que llegan estacionariamente al lugar, dadas las características de sus corrientes fluviales y de sus concentraciones de agua dulce, activas casi hasta la orilla misma de la costa litoral.

Cabe advertir que las aves que habitan el sector del Humedal El Yali son tan sensibles en algunos casos, que se ha solicitado la minimización del cableado eléctrico dentro del sector, con el objeto de evitar la colisión de estas aves con los cables aéreos. Puede entenderse con ello, entonces, el verdadero desastre que significaría el

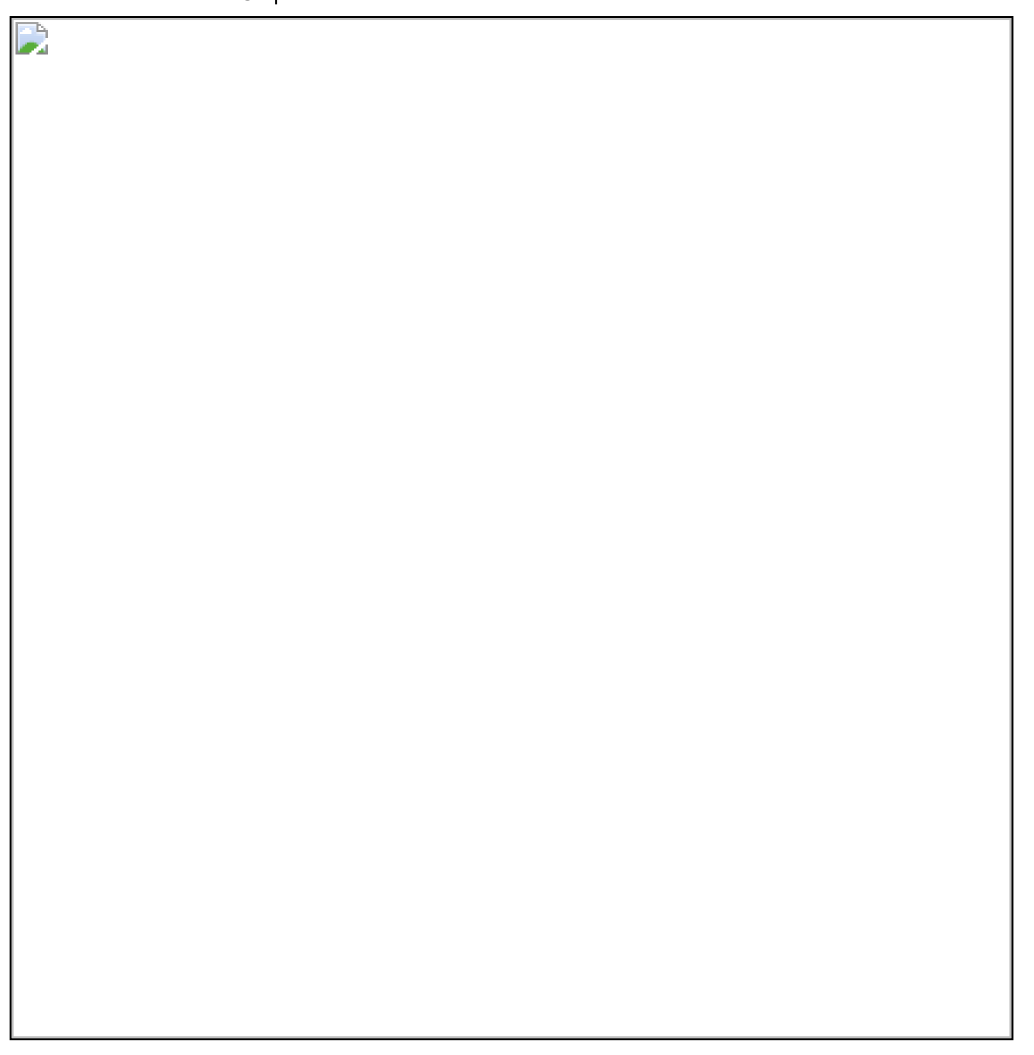
aumento desmesurado de los vuelos en esta zona, además del atropello a los principios establecidos en la Convención Ramsar sobre uso racional de los Humedales y sus recursos (Irán, 1971), que considera precisamente a El Yali entre los 1.590 humedales de importancia internacional.

La actitud de las autoridades con respecto a las consecuencias de la ampliación de actividades en el Aeródromo de las Rocas de Santo Domingo vuelve a poner en el tapete, entonces, la hipocresía de las políticas ambientales del gobierno, mismas con que, en otros casos, ha justificado verdaderas calamidades como los monopolios territoriales comprados por eco-magnates al Sur de Chile.





Fotografías exclusivas, obtenidas por personal de nuestra Corporación de Defensa de la Soberanía, documentando los trabajos de instalación de soquetes de concreto para la iluminación que se prepara secretamente en el aeródromo de las Rocas de Santo Domingo, para ampliar sus capacidades aéreas sin considerar el virtual desastre ecológico que esto podría acarrear en la zona, ubicada en la ruta de aves migratorias que van hacia el Humedal El Yali y la Laguna de El Peral. (Imágenes captadas el domingo 23 de julio de 2006).



Mapa con ubicación de la pista de las Rocas de Santo Domingo entre la línea de desplazamiento de las aves del Santuario de la Naturaleza de la Laguna de El Peral y la Reserva Nacional Humedal El Yali. Cabe advertir que el humedal mismo excede el área de la reserva y es mucho más amplio, pues comienza en la orilla misma del río Maipo, extendiéndose casi hasta el borde del Rapel, de modo que el daño podría ser catastrófico para toda esta zona territorial  El aeropuerto está prácticamente al interior del humedal.

## Los intentos finales para revertir el desmantelamiento de Los Cerrillos

Fue tal la arrogancia de La Moneda en su proceder, quizás buscando descargar de la responsabilidad y la complicación a la Presidente Electa Michelle Bachelet (quien había declarado en su campaña que no cerraría Los Cerrillos hasta no contar con todos los informes técnicos pertinentes) que ni siquiera esperó que la Contraloría tomara razón sobre el cambio de uso de suelo de aeropuerto a residencial, trámite que constituye una validación indispensable para construir el proyecto inmobiliario que involucra el Portal Bicentenario. Además, en la Corte de Apelaciones de Santiago seguían tramitándose los recursos de protección y una demanda modal contra el Estado por la ilegalidad del cierre. La Unión Demócrata Independiente calificó le hecho como de "enorme gravedad" y el ministro Secretario General de Gobierno, Osvaldo Puccio, salió al paso insistiendo en la legalidad del cierre de Los Cerrillos. El Presidente de la UDI, Jovino Novoa, llegó a advertir que *"Vamos a ver quiénes son los constructores, los inmobiliarios, quiénes compraron los terrenos y quiénes los vendieron"*, para indagar

sobre las verdaderas motivaciones de tanta obstinación por parte del Gobierno.

Al respecto, el diario "La Tercera" del 9 de febrero de 2006 editorializaba:

> *"No es aceptable, del mismo modo, que con todo el tiempo transcurrido, la Contraloría General de la República no haya tomado razón sobre el cambio de uso de suelo efectuado por la Corema hace ya más de dos meses y que sugiere la modificación de su actual estatus de apto para ser utilizado como aeródromo a otro que lo habilite para ser usado con fines residenciales, tal como contempla el proyecto del Portal Bicentenario que persiguen las autoridades. Del mismo modo, cuesta entender que todo esto se esté llevando a cabo sin la existencia de un estudio del posible impacto ambiental que podría tener el desarrollo inmobiliario del lugar. Se ve, entonces, que las cosas no se han hecho como una situación de esta índole lo amerita".*

Insólitamente, el mismo día del cierre, Primera Sala de Verano de la Corte de Apelaciones de Santiago rechazó por tres votos a cero la orden de no innovar e impedir el cierre que había solicitado la Federación Aérea de Chile. Sin embargo, regresarían a la misma sala con el abogado Miguel Depolo a insistir con un nuevo recurso, el 10 de febrero, que se sumó otros de protección de clubes y de maestranzas, presentados tras la publicación en el Diario Oficial de la resolución 302 de la DGAC que oficializó la clausura de Los Cerrillos. Depolo informó que la ilegalidad de la medida también se verificaba en el hecho de que Aeronáutica Civil actuó sin acuerdo con el Ministerio de Transportes ni con la Junta de Aeronáutica Civil, siendo esta última el organismo político administrativo establecido en la ley *"para determinar el cierre de un aeropuerto por razones de planificación nacional"*. También prepararon otro recurso de protección por la toma de razón de la Contraloría sobre el cambio de uso del suelo que involucra el proyecto.

Un detalle notable es que el Jefe del SERVIU, Ricardo Trincado, al recibir de la administración de Los Cerrillos el recinto, declaró con inusitado desparpajo a un medio de prensa que la demolición de la losa del aeródromo *"deberá realizarse antes de las obras del Portal, que está programado para la primera semana de marzo"* y que esto se haría sin importar las resoluciones pendientes de los tribunales y de la Contraloría. Dicho de otro modo, el Gobierno de Ricardo Lagos volvía a colocarse por sobre la Justicia hasta en las últimas semanas de su período presidencia.

Luego de darse a conocer que la Contraloría había tomado razón del gobierno metropolitano sobre el cambio de uso de suelo casi inmediatamente después de su presentación ante el organismo, la agrupación Defendamos la Ciudad denunció que el Gobierno había presionado al contralor para acelerar el trámite irregularmente. La toma de razón de la Contraloría había sido presentada el jueves 9 de febrero a las 11.00 horas, y para el viernes 10 a las 8.00 horas, ya estaba publicada en el diario oficial, en circunstancias de que el organismo rara vez demora menos de 15 ó 20 días para trámites como aquél.

Seis días más tarde, la Federación Aérea de Chile y el abogado Depolo presentaron ante la Corte Suprema otro recurso, esta vez en contra del

ministro de la Corte de Apelaciones Joaquín Billard y de la ministra suplente Marcia Undurraga, quienes habían rechazado la solicitud de reposición de la orden de no innovar que buscaba paralizar el cierre de Los Cerrillos. En palabras de Depolo, la motivación de esta acción judicial era la siguiente:

> *"Aquí lo que ha ocurrido es que el Ejecutivo está efectivamente, pasando a llevar al poder Judicial. Si quieren parafrasear, durante los últimos seis años hemos escuchado que las instituciones deben funcionar".*
>
> *"* (la DGAC) *...sin esperar una resolución judicial y lo que es peor aun, sin antes siquiera haber informado al tribunal en el plazo que tenía para hacerlo, en vez de informar al tribunal las razones y los fundamentos que tenía para hacerlo, simplemente ha iniciado ya en el hecho la aplicación de una sentencia que aún no se ha dictado".*

Cabe indicar que la situación del geólogo Jorge Wenke Horneker y sus derechos mineros en una de las áreas afectadas, también está pendiente. El aludido tenía pertenencias mineras en Cerrillos, en el área restringida o excluida del plan de desarrollo urbano (Título 8 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago), que había solicitado para explotación desde antes de la modificación del uso del suelo, por lo que su derecho no podía ser cuestionado. Esto permitió presentar un último gran argumento, para intentar bloquear la intentona gubernamental contra el Aeropuerto de los Cerrillos.

Pero todo comenzó a volcarse contra la prepotencia del Gobierno a partir del 24 de noviembre siguiente, cuando el 13er Juzgado Civil sentenció que la aeronáutica civil chilena estaba en condiciones de reclamar por incumplimiento de contrato, pues efectivamente existía una carga modal que fue violentada por el Estado de Chile.

Rápidamente, el Gobierno de la Presidente Bachelet se apresuró en acelerar y consumar la destrucción del aeropuerto antes que las presiones de los demandantes lograran paralizar el saqueo. Pero el 24 de agosto del año siguiente le deparaba una sorpresa, cuando la Contraloría se abstuvo de dar curso regular a la Resolución 577 del SERVIU metropolitano para modificar la obra y reprogramar el financiamiento de la primera etapa del Portal Bicentenario, y publicó su resolución Nº 38.455 verificando que (los destacados son nuestros):

> *"*(los) *...valores convenidos por concepto de suministro de elementos utilizados en la ejecución de obras resultan SUSTANCIALMENTE MAYORES A LOS DE MERCADO, situación que deberá ser investigada e informada a la brevedad".*

Para peor, el día 28 de agosto volvió a lloverle sobre mojado al Gobierno, en medio de la crisis generada por la desastrosa implementación del plan *Transantiago* para reestructuración del transporte público y del fracaso con escándalos de corrupción incluidos en torno al *Biotrén* de ferrocarriles al Sur inaugurado en época de elecciones por el Gobierno de Lagos. Aquel día, el 8º Juzgado Civil de Santiago falló a favor de la demanda presentada por la Federación Aérea de Chile, anulando el traspaso de uso que se le dio al terreno del Aeropuerto de los Cerrillos por no existir un estudio de impacto ambiental ni haber sido solicitado tal por la CONAMA para que

respaldara el cambio de suelo, tal cual lo habían advertido los aviadores civiles ante la tozudez del Gobierno que seguía insistiendo en la validez de su anodina Declaración de Impacto Ambiental. Esta noticia no podía caer en peor instante, pues La Moneda se mostraba interesada en entrar en el grupo de países de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico precisamente en esos momentos, instancia que es sumamente estricta con el asunto de la responsabilidad ambiental.

A principios de septiembre de 2007, el representante en Chile de la Fundación Güggenheim, Carlos Urenda, anunció públicamente el interés de la organización por estudiar una millonaria demanda al Fisco por haber violentado la carga modal y la voluntad del donante reconocidas en las antes citadas sentencias, al haber destinado los terrenos al Portal Bicentenario. Entrevistado por el diario "El Mercurio" del 7 de septiembre, Urenda declaró que el Estado de Chile tendría que abrirse a negociar la modificación de la cláusula modal y que esto ya se había propuesto durante el Gobierno de Ricardo Lagos, pero las conversaciones fracasaron cuando el Consejo de Defensa del Estado declaró proscrito el asunto y consideró que lo procedían los reclamos de la Fundación. Otra anotación roja en la larguísima lista de pésimas decisiones tomadas durante la Administración Lagos, sin duda.

Como herido por el rayo, saltó a la palestra el ex ministro Ravinet, quien se apuró en asegurar que los títulos de dominio del Estado de Chile *"no tienen restricciones de ningún tipo"*, con lo que pretendía negar la carga modal de la posesión. Sin embargo, Ravinet sólo demostraba con ello una tremenda ignorancia en materias de derecho, pues no es obligación de los títulos de dominio hacer mención de las restricciones cuando se trata de donaciones hechas al Estado, precisamente como ocurre con los terrenos cedidos por Güggenheim. Además, las sentencias del 24 de noviembre de 2006 y del 28 de agosto de 2007 ya habían confirmado la existencia de la carga modal.

A pesar de ello, con la particular arrogancia que ha actuado siempre el Ministerio de Vivienda, el director ejecutivo del Proyecto Portal Bicentenario, Pablo Galilea, declaró públicamente que el fallo no alteraría la ejecución de las obras. Es decir, el Gobierno volvía actuar descaradamente por sobre la justicia.

**Anexo 1: informe presentado a la Comisión de Defensa de la Cámara (sept. 2004)**

El siguiente, es el texto principal del informe titulado "ANÁLISIS DEL CIERRE DE LA BASE AÉREA Y AEROPUERTO DE LOS CERRILLOS CON MOTIVO DEL "PROYECTO PORTAL BICENTENARIO", presentado en forma confidencial por en septiembre de 2004 ("PRESENTACIÓN A LA COMISIÓN DE DEFENSA DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL CIERRE DE LA BASE AÉREA Y AEROPUERTO DE LOS CERRILLOS CON MOTIVO DEL PROYECTO PORTAL BICENTENARIO") del 14 de septiembre de 2004:

> ***SALUDO***
>
> *Honorable señor Presidente de la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Diputados, don Jorge Ulloa, distinguidos miembros de la Comisión e invitados, le*

*agradecemos en primer lugar, la oportunidad que constituye esta invitación para hacer un aporte a la discusión sobre el importante tema del destino futuro de la Base Aérea y Aeropuerto de Los Cerrillos, en el marco del proyecto Portal Bicentenario, desde la perspectiva de nuestra experiencia como ex Directores Generales de Aeronáutica Civil, asociados a nuestra visión y comprensión estratégica, académica y doctrinaria de los alcances de estas materias, en el ámbito de la Defensa, la Seguridad Nacional y del quehacer Aeronáutico Nacional.*

## *I.- INTRODUCCIÓN*

*La orientación del presente análisis sobre el tema de Los Cerrillos que nos convoca ante esta Comisión, ha sido desarrollado desde una perspectiva de país de acuerdo con un enfoque centrado en un ámbito de intereses permanentes de Estado.*

*De acuerdo con esta óptica, los elementos que configuran la presente exposición permiten establecer que la desactivación y eliminación de la Base Aérea y Aeropuerto de Los Cerrillos en la Región Metropolitana, afectan tanto intereses estratégicos como aeronáuticos a nivel nacional, resultando en consecuencia inconveniente proceder a su materialización en pro de una iniciativa inmobiliaria, como lo es este Portal Bicentenario, sin que previamente no se cuente con una Base Aérea y Aeropuerto establecido en una* ***ubicación funcional*** *que posea una* ***similar envergadura operativa****, al que se pretende eliminar con el cierre de Los Cerrillos*

## *II.- ANTECEDENTES GENERALES*

*En este orden de consideraciones, en primer lugar, deben tenerse presente tanto la naturaleza del sistema aeroespacial chileno como la distribución de la intensidad de tráfico que presenta la navegación aérea en el espacio aéreo nacional, con especial énfasis en la Región Metropolitana, asociado a la particular configuración geo morfológica y meteorológica que caracteriza a esta última.*

*A.- Naturaleza del Sistema Aeronáutico*

*En este sentido, en primer lugar es necesario señalar que el sistema aeronáutico nacional con su red de facilidades de aeropuertos, bases aéreas, terminales y ayudas electrónicas a la navegación aérea, obedecen a una naturaleza mixta (militar y civil) debido a la cuantiosa magnitud de recursos que implica un sistema en sí mismo, cuyo valor de activo fijo se eleva por encima de los US$ 2.500 millones, lo que ha hecho indispensable implementar este desarrollo bajo una estructura unificada que integra en una red con recursos comunes muchas veces en los mismos recintos aeronáuticos las facilidades para la Aviación Civil y Militar.*

*B.- Distribución de la intensidad del tráfico aéreo*

*En segundo lugar, es conveniente precisar que de las 500 mil operaciones año que registra la navegación aérea en todo el territorio nacional, un 45% de ellas se concentran en el espacio aéreo de la Región Metropolitana, correspondiendo 130 mil de ellas al movimiento de los aeropuertos de Cerrillos y AMB. Esta concentración de tráfico aéreo es coincidente con la distribución de la población y los recursos para la dinámica del quehacer nacional en todos sus campos de acción.*

*En consecuencia, a futuro esto no sólo se mantendrá si no que se intensificará, ante lo cual la conectividad aérea del país dependerá sustancialmente, de las capacidades de la infraestructura aeronáutica disponible en la Región Metropolitana, para aeronaves de categoría mayor que requieren pistas importantes con capacidades instrumentales de todo tiempo.*

*C.- Características Geográficas de la Región Metropolitana*

*1.- Geo morfológicas*

*En tercer lugar, respecto de las características geo morfológicas y meteorológicas que posee el área de la Región Metropolitana es necesario señalar que la configuración geográfica del valle en el cual se encuentra situado el casco urbano de la ciudad de Santiago, entre las hoyas hidrográficas del Mapocho y del Maipo, configuran un escenario restrictivo para el emplazamiento de nuevos aeropuertos compatibles con las exigencias de operaciones instrumentales de todo tiempo. Lo anterior debido a que este tipo de operaciones aéreas requiere de volúmenes de espacio, donde las trayectorias de aproximación, de descenso y de ascenso, estén convenientemente protegidas y por ende, alejadas con respecto a las obstrucciones verticales representadas por los cerros. La estructura de la Cordillera de Los Andes y de la Cordillera de la Costa, imponen la necesidad de distanciar el emplazamiento de los aeropuertos con respecto a estas elevaciones, lo cual compite en disponibilidad de espacio con el desarrollo del casco urbano de la ciudad que se ha ido expandiendo en los terrenos planos disponibles del valle. De hecho, más allá de AMB y los Cerrillos, ninguno de los otros aeródromos existentes en Santiago cumple con la exigencia de la norma aeronáutica para garantizar operaciones de todo tiempo.*

*En consecuencia, debido a la configuración montañosa que posee el valle central, el espacio aéreo de la Región Metropolitana está diseñado con canales de navegación visual e instrumental para evitar el obstáculo de los cerros, lo que genera una convergencia de tráfico cuya densidad obliga a una cuidadosa y continua separación de él.*

*2.- Meteorológicas*

*Lo anterior podría sugerir como criterio, la búsqueda de una solución al cierre de Cerrillos con un emplazamiento cercano a la línea de la costa en el litoral central. Sin embargo esto último enfrenta otro problema, el cual está*

*representado por el aporte de humedad saturada en forma de nubosidad baja proveniente del mar, restrictivo a las operaciones aéreas. Por ello, siempre se han preferido aeropuertos situados en los valles interiores para aprovechar las ventajas de la masa de aire seco exenta de la nubosidad frecuente que proviene de la costa.*

*D.- Proyecto de reemplazo de Cerrillos*

*En función de estos aspectos, la DGAC frente al problema que se plantea con el eventual cierre de la Base Aérea de Cerrillos para la navegación aérea en Santiago, evaluó el 2001 distintas opciones en el valle central, resolviendo este problema con una ubicación geográfica nueva, situada a menos de 55 Km. del centro geográfico de la ciudad y que soluciona las demandas técnicas de un aeropuerto doméstico para Santiago, compatible con las operaciones instrumentales y con el tamaño de las pistas que requieren las aeronaves de envergaduras mayores.*

*Esta solución, en términos de su factibilidad económica atraviesa necesariamente por una rotación de activos sobre el actual patrimonio de Los Cerrillos (254 há) el cual debe generar los recursos financieros que exige la construcción de un nuevo aeropuerto, imponiendo además un alto costo político y medio ambiental, por la necesaria expropiación que demanda la obtención de un terreno de 367 há en un sector de alta valorización agrícola y comercial, lo que en definitiva torna este proyecto en una solución compleja de lograr.*

*El estudio realizado por la DGAC fue certificado por la NASA y la Federal Aviation Administration en el año 2002, confirmando que existe un solo lugar en el área metropolitana (valle central) que reúne los requisitos para construir un aeropuerto de características similares a Los Cerrillos. Este lugar se encuentra en Calera de Tango e implica más de doscientas expropiaciones para su realización, con un costo superior a US$ 100.000.000, lo que hace difícil de construir un nuevo aeropuerto equivalente a Los Cerrillos para la Región Metropolitana en dicho lugar.*

## *III.- BASE AÉREA Y AEROPUERTO LOS CERRILLOS*

*A.- Capacidades actuales*

*Con un total de 254 há y una pista de concreto de 2.117 metros de largo, apta para operaciones diurnas y nocturnas bajo condiciones instrumentales, comprende dentro de su perímetro diversas unidades de la Fuerza Aérea, tales como: el Comando Logístico, el Puesto de Mando Estratégico de la Fuerza Aérea, el Servicio Aerofotogramétrico, el Grupo de Aviación Nº 9, la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones", el Museo Aeronáutico Nacional y la FIDAE.*

*Considerando sólo el personal de la Fuerza Aérea en las instalaciones de Los Cerrillos, trabajan más de 1.200*

*hombres.*

*En esta Base Aérea con sus facilidades de hangares, losas de estacionamiento, sistema de iluminación, radar, comunicaciones y pistas, la Fuerza Aérea proporciona el soporte principal a su aviación de combate de primera línea cuando ésta, por razones de seguridad nacional o de entrenamiento operativo, se despliega operando en la zona central. Con todo, debe señalarse que Los Cerrillos en términos de número de operaciones, es el tercer aeropuerto del país, acumulando más de 60.000 operaciones al año.*

*Las características de esta Base Aérea, hacen de ella el único aeropuerto que permite operar con aviación de combate, evitando serios conflictos de tráfico con la aviación comercial de Santiago, un claro ejemplo de ello se verifica periódicamente durante la realización de la FIDAE o la participación de la Fuerza Aérea en ejercicios o despliegues.*

*Además, es la única pista que permite recibir a un avión de combate ante cualquier emergencia que se produzca entre la IIIª y VIIª Región, el cual incluso podría ser portador de armamento de guerra, lo cual complica su operación en A.M.B.*

*Por otra parte dentro de este mismo recinto, en su sector civil, alberga un total de 27 empresas aerocomerciales y 5 clubes aéreos, la Brigada de Aviación del Ejército, de Carabineros e Investigaciones, con un total de 94 aeronaves civiles.*

*Del total de las más de 60.000 operaciones que se realizan en este aeropuerto, 55.000 corresponden a la aviación comercial y general, las que por las características de los aviones que las realizan no podrían ser llevadas a cabo en AMB y tampoco trasladadas a Tobalaba, dado que este aeródromo se encuentra en su nivel máximo de saturación.*

*Finalmente, este aeropuerto dado su largo de pista 2.117 mts. y resistencia estructural PCN 40 (240 toneladas – Anexos 7 y 8) sirve como pista de emergencia para recibir aviones civiles de transporte público que operan normalmente en AMB y como alternativa operacional y de emergencia para los aviones que operan en Tobalaba y en la Base Aérea El Bosque, dado que es el único aeropuerto que permite operaciones instrumentales para la aviación general en Santiago.*

*B.- El Portal Bicentenario versus cierre de Cerrillos*

*El cierre de la Base Aérea y del Aeropuerto de Los Cerrillos, dentro del marco del proyecto del Portal Bicentenario, establecido por la actual administración del Estado para el año 2005, configura un complejo problema que compromete el interés aeronáutico del país en diferentes aspectos, los cuales sobrepasan con creces las capacidades que ofrecen los distintos aeródromos menores aledaños a Santiago, como los de Peldehue, Melipilla y Buin (reconociendo que*

*este último es sólo un proyecto muy discutible), que entre otros han propuesto autoridades no aeronáuticas del gobierno, como los Ministerios de Obras Públicas y Vivienda, para resolver este problema.*

*La Base Aérea de Los Cerrillos con un total aproximado de 250 há y una pista de concreto de 2.117 metros de largo, apta para operaciones diurnas y nocturnas bajo condiciones instrumentales, con facilidades de hangares, plataformas de estacionamiento, sistemas de iluminación, radar, comunicaciones y pistas, proporciona a la Fuerza Aérea y a la aviación comercial un soporte fundamental, para sus operaciones en Santiago dentro de un recinto aeronáutico es considerado un aeropuerto de categoría mayor en su orden de importancia dentro del país.*

*En el campo de acción específico de la Fuerza Aérea, Los Cerrillos con sus capacidades no sólo es el recinto que permite periódicamente la realización de la Fidae cada dos años, sino que además actúa como el soporte principal para la operación de los aviones de la Fuerza Aérea en sus desplazamientos desde y hacia los extremos del territorio nacional. Naturalmente esta última función, no es plenamente compatible con las actividades de un aeropuerto con tráfico internacional como lo es el de AMB, por razones obvias de reserva en cuanto a la naturaleza de las actividades militares.*

*En el ámbito civil, debe señalarse que este aeropuerto (Cerrillos) al poseer capacidades de operación instrumental en todo tiempo, sirve para que operen en él un significativo número de aeronaves de aviación general y comercial, y al mismo tiempo, para que actúe como pista de emergencia que reciba aviones civiles de* ***transporte público*** *que operan normalmente en* ***AMB*** *y como alternativa de emergencia para las aeronaves de Tobalaba y la Base Aérea El Bosque, dado que es el* ***único aeropuerto*** *que permite operaciones instrumentales, sin restricciones para la* ***aviación general en Santiago****. (A diferencia de AMB, razones que se explicarán más adelante, en el Capítulo IV, letra B, Nº 2)*

*De lo anterior, se infiere que, al igual como ocurre con la mayoría de las capitales en el mundo, Santiago no puede prescindir de un aeropuerto secundario compatible con aviones de tamaño mayor que sea capaz de operar de día o de noche en condiciones instrumentales, con la finalidad de dar apoyo al tráfico doméstico y/o además de resolver una eventual emergencia derivada de un cierre transitorio en su principal aeropuerto internacional, como es AMB.*

***Ninguna de estas capacidades que hoy posee Cerrillos, como lo es su largo de pista y resistencia estructural, iluminación, radio ayudas y distancias de seguridad respecto a los cerros, para proporcionar descensos instrumentales seguros, pueden ni remotamente ser resueltos en un proyecto de una envergadura tan precaria como lo son Peldehue, Buin y Melipilla u otros***

***semejantes.*** *En este sentido, la principal limitación de estos aeródromos menores está dada por la proximidad que tienen respecto de los cerros, situación que impide absolutamente cumplir con las separaciones mínimas de diseño que exige una aproximación de descenso instrumental. Otro tanto ocurre con la extensión del terreno que precisan como largo mínimo de pista una aeronave pesada o de categoría D (sobre 49 ton. o más de 141 nudos de velocidad de aproximación de aterrizaje), parámetros compatibles con Cerrillos y que superan largamente las capacidades proyectadas en las pistas de tipo menor antes mencionadas.*

*Al respecto, la solución técnica al cierre del aeropuerto de Los Cerrillos, sólo puede provenir de un aeropuerto* ***similar*** *o* ***superior a Cerrillos****, con capacidad para operar con aviones de mayor envergadura, bajo una modalidad instrumental en todo tiempo, diurno o nocturno, en una pista de concreto con el coeficiente de resistencia adecuado (PCN 40) y que posea a lo menos 2.200 a 2.600 metros de largo por 45 metros de ancho. Un proyecto de esta naturaleza se resuelve con a lo menos 300 há. de terreno y con un presupuesto global del orden de los U$100 millones para ser emplazado en un sector geográfico alejado de los cerros, que permita el espacio de seguridad adecuado para disponer de aproximaciones instrumentales. Los aeródromos menores no reúnen ninguna de esas condiciones ni podría reunirlas, sin importar qué ajustes se le hagan, precisamente porque* ***su principal defecto es su ubicación.***

*En consecuencia la eliminación de un bien aeronáutico como el que representa Cerrillos con sus capacidades, constituye un problema de graves repercusiones presentes y futuras en el quehacer aeronáutico nacional, porque no solamente compromete la proyección de Fidae sino que también al tráfico doméstico que actualmente opera en el Aeropuerto Internacional de Santiago, toda vez que por crecimiento de tráfico internacional se estima que entre el año 2015 y 2021, el aeropuerto de AMB alcanzará su nivel máximo de saturación, obligando a desconcentrar su tráfico doméstico hacia un aeropuerto secundario en el área de Santiago.*

*C.- Ubicación funcional*

*Una de las principales cualidades de Los Cerrillos como elemento mixto (militar, civil) de la red aeronáutica nacional, es la funcionalidad de su ubicación con respecto al centro de Santiago, ya que este aeropuerto y base aérea se sitúa a menos de 12 km. del centro geográfico de la ciudad.*

*Para preservar esta cualidad y evitar fracasos en la explotación de un nuevo aeropuerto, como ocurrió en Canadá con Mirabelle en Montreal y en Estados Unidos con Alliance en Dallas Forth Worth, donde significativas inversiones de recursos quedaron prácticamente sin utilización, por la excesiva distancia entre estos nuevos*

*recintos aeronáuticos y la ciudad, es necesario seleccionar el emplazamiento de un nuevo aeropuerto con una ubicación que sea funcional a Santiago; es decir, con un acceso rápido y expedito.*

*Lo anterior asocia, además de los requisitos técnicos aeronáuticos, distancias discretas respecto de la ciudad y disponibilidad de infraestructura vial ya desarrollada, requisitos que se cumplen en el caso de Malloco en Calera de Tango.*

*Buscar un reemplazo de Los Cerrillos, más próximo a Melipilla o bien más allá, compromete la funcionalidad y el éxito de un proyecto de esta naturaleza tanto por su distancia como por su proximidad a la humedad de la costa, que es restrictiva en términos de visibilidad para las operaciones aéreas.*

## *IV.- AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ*

*A.- Capacidades actuales y saturación futura*

*Con 627 há. y una pista de 3.800 metros, integra dentro de su perímetro las instalaciones del Grupo Nº 10 de transporte pesado de la Fuerza Aérea de Chile y de la Dirección Meteorológica de Chile, las capacidades de Inspección en Vuelo de la DGAC, más las instalaciones de bases de mantenimiento de la aviación comercial del país.*

*Con el conjunto de infraestructura que incluye los terminales comerciales de carga y pasajeros, este aeropuerto concentra el tráfico aéreo de mayor envergadura que opera en el espacio aéreo nacional, generando una vinculación de las aeronaves de transporte pesado de la Fuerza Aérea, con las principales bases del país y de Santiago con todas las Regiones, así como, de Chile con el mundo a través de sus comunicaciones aéreas. En término de movimientos con 71.000 operaciones al año, es el segundo recinto aéreo con mayor concentración de tráfico de todo el país y el complejo más avanzado en sus facilidades de operación instrumental en todo tiempo.*

*Las proyecciones de crecimiento de tráfico, tanto de la DGAC como de la FAA, indican que este aeropuerto alcanzará su límite de saturación máximo, por restricción de espacio aéreo, el año 2015 con la pista actual y el 2021 con la 2ª. Pista operativa,* ***límites a partir de los cuales*** *será necesario* ***desagregar vuelos nacionales a un aeropuerto doméstico en Santiago.***

*B.- La 2ª. Pista de AMB no sustituye Cerrillos*

*Lo mismo ocurre con la segunda pista paralela que actualmente se está comenzando a construir en el Aeropuerto Internacional de Santiago, cuando se sostiene que esta nueva pista reemplazará al aeropuerto de Los Cerrillos.*

*En este sentido, la 2ª. pista de AMB sólo resuelve la continuidad de operación de este terminal aéreo internacional, ya que permitirá en el año 2005 la reparación de la actual pista que se encuentra fracturada en su base, y sólo agregará un número muy reducido de ampliación en el peak máximo de saturación hora a futuro, cuando las dos pistas estén operativas, porque se mantendrán vigentes* ***el límite de convergencia en la trayectoria de las aproximaciones frustradas y las separaciones lineales por vórtices de turbulencia*** *entre aeronaves.*

*1.- Límite de convergencia de las frustradas*

*El* ***límite de convergencias entre las trayectorias de las aproximaciones frustradas*** *impide la aproximación instrumental simultánea a las pistas paralelas del aeropuerto internacional de Santiago, cuando éste se encuentre con sus dos pistas operativas. Ello ocurre porque la nueva pista que se está construyendo, con relación a la posición del cerro de Lo Aguirre tiene la trayectoria de su aproximación frustrada orientada al Este, lo que la hace converger con la trayectoria que posee la aproximación frustrada de la pista antigua; por lo tanto, no se puede garantizar ascensos desde ambas pistas en nubes o de noche* ***simultáneamente****, porque se corre el riesgo de que las aeronaves colisionen. Esta es la razón fundamental debido a la cual el peak máximo de saturación, que hoy se encuentra en 30 operaciones hora, sólo podrá llegar a futuro a un máximo de 40, bajo modalidad de operación nocturna o instrumental.*

*2.- Separación lineal*

*Respecto a las* ***separaciones lineales por vórtices de turbulencias****, entre las aproximaciones de descensos, aterrizajes y despegues, éste deberá mantenerse con el mínimo establecido por la norma, es decir,* ***2 minutos*** *u* ***8 Km****. Este fundamento técnico obedece a que toda aeronave, en directa relación con su peso, velocidad y forma estructural, genera en el extremo de las alas torbellinos de viento rotatorios, con velocidades tangenciales que pueden alcanzar vectores de hasta 90 metros por segundo, superando por estas características muchas veces la autoridad de control de otro avión que le siga en la aproximación o en el despegue, al extremo de provocar pérdida de control en el aire con resultados catastróficos. Por esta razón, considerando como medida de evaluación estándar ciclos de una hora, en función de este factor Merino Benítez, en condiciones visuales no instrumentales, nunca podrá superar por pista el valor máximo de 30 operaciones hora.*

*3.- Síntesis*

*El efecto combinado de ambas limitaciones permite concluir:*

- *El peak máximo de operación simultáneo en ambas pistas, no será superior a las 40 operaciones*

*instrumentales hora.*

- *En modalidad de operación visual diurna se deberá mantener la separación de 2 minutos entre cada operación, en cada pista, lo que significará, dada la reserva de separación de los planes de vuelos instrumentales en condiciones visuales, un peak máximo bastante por debajo de las 60 operaciones hora, el cual se ubicará en el orden de las 40 operaciones como máximo, cuando el aeropuerto se encuentre operando de día y sin mal tiempo.*

- *La autoridad de control aerodinámico de las aeronaves pequeñas de aviación general, frente a la turbulencia de vorticidad generada por las aeronaves pesadas de transporte de línea aérea, hará muy lenta la secuencia de aproximación al Aeropuerto Internacional de Santiago, en el caso que se decida agregar al tráfico de AMB el movimiento de aeronaves que hoy día operan en Cerrillos. Esto último no sólo plantea un riesgo de accidente si no que además limitaría la capacidad de operaciones en el terminal internacional de Santiago, haciendo ineficiente la inversión en la Segunda Pista.*

*En consecuencia, por todo lo señalado anteriormente, la segunda pista en AMB tampoco resuelve el problema que se genera con el cierre de Cerrillos.*

## *V.- PROBLEMAS QUE GENERA CIERRE BASE AÉREA Y AEROPUERTO LOS CERRILLOS*

*A.- Estratégicos en la Defensa Nacional*

*En el ámbito de los intereses estratégicos el Poder Aéreo requiere satisfacer en la Región Metropolitana tres aspectos esenciales, a saber:*

*1.- La defensa aérea del centro político del país.*

*La tendencia en los conflictos contemporáneos ha mostrado una concentración de las operaciones militares en torno a los centros económicos y políticos de poder. Tal es el caso de la Guerra del Golfo con Kuwait y Bagdad y de Sarajevo en Bosnia o de Kabul en Afganistán. En el caso de Estados Unidos se agregan los ataques a Washington y Nueva York.*

*En consecuencia, la Fuerza Aérea debe prever la capacidad para operar en la Región Metropolitana con aviones de combate de primera línea en el rol de defensa aérea, desde una base aérea que no genere conflictos con el transporte comercial y militar, disponiendo de autonomía e independencia de operación para evitar interferencias y mantener reserva en las operaciones.*

*Este rol en la actualidad lo cumple la Base Aérea de Los Cerrillos, la cual con motivo de la crisis de Nueva York sirvió de base de operaciones para aviones Caza F-5 de defensa, desplegados en Santiago para proporcionar alerta y*

*capacidad de reacción, ante un eventual atentado en contra de los centros de valor ubicados en la Región Metropolitana.*

*La óptima ubicación para la defensa aérea, se logra con un despliegue adecuado de sus medios, respecto del área donde se sitúan los centros de valor que se deben defender, ya que ello incide en los tiempos de reacción y, por ende, en la efectividad de estas capacidades.*

*En el caso particular de Santiago, donde el factor de profundidad estratégica hacia el Este es muy restrictivo, el diseño de su defensa aérea hace conveniente que se pondere este aspecto, para favorecer los tiempos y distancias de reacción con despliegues que no se ubiquen excesivamente distantes hacia el Poniente.*

*En este sentido, la ubicación de Los Cerrillos es adecuada, siendo muy superior por los factores descritos anteriormente a cualquier emplazamiento que se encuentre en zonas más distantes hacia el Poniente de Santiago como lo son: Melipilla, Santo Domingo u otras cercanas al litoral central.*

*2.- El despliegue estratégico*

*Los imperativos estratégicos permanentes sitúan la amenaza en los teatros de operaciones Norte y Austral, escenarios en los cuales la planificación de guerra prevé la concentración de esfuerzos principales de las operaciones y los medios, dependiendo de la hipótesis bélica que se verifique en la crisis que afecte a la Seguridad Nacional.*

*La Fuerza Aérea en una situación de esta naturaleza, emplea la característica de movilidad sus medios de combate, para trasladarse de un teatro de operaciones a otro en un mínimo tiempo, sin perder su capacidad operativa. Para cumplir con este propósito se requiere, imperativamente, disponer de un lugar de operación en Santiago que permita realizar las escalas técnicas necesarias, para materializar el despliegue de los aviones de combate; lo que asocia una base aérea distinta al aeropuerto internacional de Santiago con una pista de concreto, con un largo de más de 2.000 metros (estándar NATO) apta para operaciones diurnas nocturnas y con aproximación instrumental.*

*Este rol en la actualidad lo cumple, la Base Aérea de Los Cerrillos, que es a su vez el aeropuerto de segunda importancia en Santiago.*

*3.- El transporte estratégico desde la base logística nacional*

*La base logística nacional desde la cual se prevén los recursos para apoyar el esfuerzo de la guerra, se sitúa principalmente en el área de la Región Metropolitana.*

*Lo anterior significa que la materialización del centro de gravedad de las Fuerzas Armadas en el teatro de operaciones de la guerra, debe ser apoyado, con un*

*esfuerzo importante de transporte aéreo estratégico interteatro, desde la Región Metropolitana, con medios de la Fuerza Aérea y movilizados, operando desde una base aérea en Santiago, distinta a su aeropuerto internacional, para preservar el adecuado nivel de secreto durante las fases de movilización, sin generar conflicto con el tráfico aéreo internacional y revelar las previsiones de apresto durante el escalamiento de tensión, en un período de crisis.*

*Esta importante función en la actualidad, se cumple desde la Base Aérea de Los Cerrillos.*

*4.- Emergencias en situaciones de catástrofes nacionales*

*No cabe duda que el crecimiento exponencial de la actividad comercial aeronáutica del Aeropuerto Internacional de Santiago, es un fenómeno que continuará con el tiempo. Esto quiere decir que la saturación del espacio aéreo podrá transformarse en un obstáculo importante en el futuro, ante la ocurrencia de una catástrofe nacional que exija la participación de medios concentrados, tanto de la Fuerza Aérea como de otros organismos, para actuar sin interferencias recíprocas.*

*No se pueden olvidar catástrofes naturales como la ocurrida en la Quebrada de Macul, el aluvión de Antofagasta e incluso el terremoto de Valdivia, en que la acción del medio aéreo fue crucial para concurrir en ayuda de quienes lo necesitaron, operando desde Los Cerrillos. Como tampoco las inundaciones que han afectado a AMB restringiendo las operaciones en áreas significativas del aeropuerto.*

*Si un hecho de tales características se volviera a repetir, pero ahora con un aeropuerto internacional de Santiago saturado de tráfico, la existencia de un aeródromo secundario en que se concentrase esta actividad, permitirá realizar el acopio de la ayuda y su distribución en forma ordenada y oportuna.*

***En la actualidad esta labor esta prevista realizarla desde el Aeropuerto de Los Cerrillos, sin interferir las operaciones que se realizan en el aeropuerto internacional de Santiago.***

*B.- Aviación Civil y Comercial*

*El desarrollo tecnológico aeronáutico no está representado solamente por las actividades patrocinadas o ligadas directamente con la Fuerza Aérea. En efecto, existe un importante foco de desarrollo en empresas relacionadas a la actividad aeronáutica, que satisfacen los requerimientos de la aviación civil privada y comercial de pequeña y mediana envergadura. Por la naturaleza de esta actividad, es imposible que ella se realice en un aeropuerto con el nivel de actividad del aeropuerto internacional de Santiago, o de cualquier otro que no reúna las condiciones operacionales y de seguridad necesarias, para una operación de todo tiempo con aproximaciones instrumentales.*

*Dentro de este contexto, es necesario señalar que Chile por su extensión territorial y accidentes geográficos, depende en forma importante de la actividad aérea para la vinculación de Santiago, principal núcleo de recursos del país, con las Regiones en relación con los trabajos aéreos especializados que desarrollan las empresas aeronáuticas menores; lo cual se vería sensiblemente degradado por la no-disponibilidad de un aeropuerto doméstico con características similares a Cerrillos.*

*En la actualidad, tanto FIDAE, como la actividad operacional que requiere ENAER y muchas otras empresas de aviación comercial de pequeña y mediana envergadura, son realizadas en el aeropuerto de Los Cerrillos. Luego, su cierre afectará sensiblemente la disponibilidad del instrumento tecnológico aeronáutico que representan todas estas capacidades industriales y de empresas, que perderán el recinto de facilidades natural, a partir del cual deben continuar desarrollando su quehacer.*

*En cuanto a la actividad de transporte aéreo comercial de tipo público, que ejecutan las líneas aéreas nacionales con el tráfico doméstico, cabe señalar que esta actividad se verá afectada con la saturación de AMB en función de su crecimiento de tráfico internacional, entre el 2015 y el 2021, período a partir del cual este movimiento deberá ser desagregado desde el aeropuerto internacional de Santiago a un aeropuerto doméstico, con características similares a las que hoy posee Cerrillos.*

*C.- Jurídicos y Legales*

*1.- Jurídicos*

*En este ámbito respecto del cierre de Los Cerrillos, es conveniente destacar que existen dos iniciativas operando en este campo de acción:*

*a.- Federación Aérea de Chile*

*Ha interpuesto una demanda ordinaria de cumplimiento de obligación modal en el 13º Juzgado Civil de Santiago, por causa caratulada FEDACH con FISCO, Rol Nº 4020-2004, invocando se proteja el fin de la donación de los recursos con que el Estado de Chile adquirió Cerrillos en 1929, en pro del bien aeronáutico nacional.*

*b.- Asociación de Pilotos de Aviones Privados de Chile (AOPA)*

*Por intermedio de un estudio jurídico privado está gestionando ante la Fundación Guggenheim en Estados Unidos, una demanda en contra del estado de Chile, para recuperar los recursos económicos de la donación de 1929 a su valor presente, en el caso en que el gobierno proceda a cerrar este aeropuerto, para contar con los medios económicos que permitirán otorgarle continuidad al propósito original de la donación.*

*2.- Legales y Constitucionales*

*En este marco de consideraciones, en opiniones expertas consultadas sobre esta materia, cabe señalar lo siguiente:*

*En base de la institucionalidad la obligación de resguardar la seguridad nacional, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 1º, último inciso de la Constitución Política: La seguridad nacional es consecuencia de la soberanía, esto es, de la facultad que tiene el estado de organizarse y defender su institucionalidad.*

*De esta manera el artículo 5º de la Constitución prevé que la soberanía reside esencialmente en la Nación y su ejercicio se lleva a cabo a través de las autoridades que la Constitución establece.*

*Las autoridades están en el Poder Ejecutivo, en el Legislativo y en el Judicial.*

*En cuanto a la materia que nos interesa, es deber de las autoridades políticas y militares el resguardar la seguridad nacional, la cual interesa también como hemos señalado, a la autoridad legislativa y judicial.*

*Al amparo de estas normas es necesario precisar que en el ejercicio de la seguridad nacional, no sólo pueden verse afectados intereses militares de protección, sino también intereses nacionales públicos y privados, que pueden ver afectada la inutilización del aeropuerto de la capital por un sismo, por accidente aeronáutico, por un ataque terrorista o por otra causa, lo que exige en esta materia un aeródromo de alternativa.*

*Ante la negativa de la autoridad administrativa a preocuparse del tema, frente al análisis y solución de un problema de Estado como en las bases de la institucionalidad y la seguridad nacional, la misma Constitución prevé que debe ser materia de "Ley" la celebración de cualquier clase de operaciones que puedan comprometer en forma directa o indirecta el crédito o la responsabilidad financiera del Estado, sus organismos y de las Municipalidades, como es el Plan Bicentenario y la eliminación del aeropuerto de Los Cerrillos y por la misma razón el artículo 48, Nº 2, letra b) de la Constitución Política, prevé la fiscalización de los actos de Gobierno por la Cámara de Diputados respecto de los Ministros de Estado.*

*En conclusión, debemos señalar que la eliminación del aeropuerto de Los Cerrillos no es un acto autónomo de la autoridad administrativa, porque esta acción es un hecho que compromete la seguridad nacional y atenta contra las bases de la institucionalidad, lo que lo transforma en un problema de Estado, lo que permitiría el actuar del Congreso Nacional por sus facultades propias en el ejercicio de sus derechos en una situación de esta naturaleza.*

*D.- Repercusiones ambientales*

*En este ámbito de consideraciones es pertinente destacar la experiencia norteamericana, cuya normativa impide el desarrollo de cualquier proyecto inmobiliario que implique la habitabilidad de seres humanos, en áreas que previamente hayan sido utilizadas con facilidades aeronáuticas y militares.*

*Lo anterior, en función de los agentes tóxicos y contaminantes acumulados en el subsuelo, durante largos períodos de operación, con elementos químicos, combustibles, explosivos y lubricantes, tales como los que emplea la aviación militar y civil.*

*En el caso particular de Cerrillos, teniendo a la vista los 75 años en los que la superficie de estos terrenos han estado supeditadas a la exposición local de componentes químicos tóxicos, explosivos y radioactivos, en la operación natural y prolongada de los sistemas aeronáuticos y de armas que se han establecido por largo tiempo allí, cabe considerar la lógica de esta norma en las repercusiones que podría tener a futuro un plan inmobiliario urbano, con insospechadas y delicadas consecuencias para sus eventuales habitantes, como lo pretende el Portal Bicentenario.*

*Frente a lo anterior, se aprecia conveniente evaluar los alcances medioambientales que se pueden derivar de esta situación, antes de que se decida continuar con un proyecto inmobiliario que debió haber sido previamente sometido a un análisis de factibilidad multidisciplinario, en donde todos estos aspectos: como económicos, sociales, jurídicos, legales medioambientales, aeronáuticos, estratégicos y aerocomerciales con sus respectivas consecuencias, hayan sido convenientemente evaluados y acordados por los distintos sectores afectados para llegar a una solución que integralmente responda a una orientación coherente con la óptica del bien común general.*

## *VI.- CONCLUSIONES*

*Distinguidos señores integrantes de la Honorable Comisión de Defensa, a través de la presente exposición se han analizado los aspectos más relevantes que se afectan tanto en el interés aeronáutico del país como en el ámbito de la defensa nacional, con un eventual cierre a futuro de la Base Aérea y Aeropuerto de Los Cerrillos*

*A.- Interés aeronáutico nacional*

*En este ámbito de consideraciones tal como se ha señalado previamente, perder en la red aeronáutica nacional una de sus piezas claves que absorbe más del 26% del tráfico del área terminal de Santiago, donde se verifica la mayor concentración de operaciones aéreas en todo el país, representa respecto de la capacidad actual, una degradación de muy difícil recuperación para el sistema aeronáutico nacional.*

*Esta delicada situación que se genera con el cierre de Cerrillos, hace evidente las siguientes conclusiones:*

*1.- Para reemplazar Cerrillos por un nuevo aeropuerto equivalente, en el valle de Santiago, existe un solo lugar lo cual es complejo y extremadamente oneroso de lograr.*

*2.- El aeropuerto de Los Cerrillos en función de sus capacidades y ubicación, vale por su funcionalidad presente y por su potencialidad futura.*

*3.- La conveniencia de su reemplazo en mérito de los antecedentes previamente enumerados es ineficiente.*

*4.- La ciudad de Santiago con 6 millones de habitantes, debe contar con un aeropuerto con capacidad instrumental que sirva de alternativa adicional a Arturo Merino Benítez.*

*5.- La Segunda Pista que se está construyendo en AMB, no resuelve el problema de densidad de tráfico remanente que se genera con el cierre de Cerrillos.*

*6.- El crecimiento del tráfico aéreo internacional en AMB por limitaciones en su espacio aéreo, generará saturación a partir del año 2015.*

*7.- La saturación futura del aeropuerto internacional de Santiago exigirá desagregar su actual tráfico nacional a un aeropuerto doméstico en la Región Metropolitana, de similares características a las que hoy posee Cerrillos.*

*8.- El volumen de operaciones aéreas y la naturaleza de sus planes de vuelo (IFR) de aviación general, no se resuelve en forma eficiente con una red de pistas menores alrededor de Santiago como ha sido lo propuesto por los Ministerios de Obras Públicas y Vivienda.*

*9.- Mezclar aeronaves livianas de aviación general en el flujo del tráfico de aviones pesados en AMB, torna ineficiente la inversión en la 2ª. Pista porque afecta la funcionalidad de este aeropuerto para el tráfico de líneas aéreas.*

*10.- Los residuos tóxicos acumulados en el subsuelo de un recinto que ha operado como Base Aérea durante 75 años, deben ser evaluados por organismos competentes ante los potenciales riesgos que esto pueda implicar para los habitantes de un proyecto inmobiliario.*

*B.- Seguridad y Defensa Nacional*

*En este otro ámbito, debe tenerse presente que el desarrollo de un conflicto obedece a un proceso creciente que escala gradualmente el nivel de tensión en una crisis. En un contexto de esta naturaleza por las características geopolíticas del país, el manejo de los recursos se concentra en la Región Metropolitana, haciendo indispensable contar con una Base Aérea en Santiago distinta a su aeropuerto internacional, para permitir la libertad de acción de los sistemas de armas y/o recursos logísticos que deberán ser concentrados para su posterior despliegue y/o empleo.*

*En virtud de las consideraciones anteriores, la Fuerza Aérea debe contar con una base de operación en Santiago, distinta a su aeropuerto internacional. El cierre de Los Cerrillos sin un reemplazo simultáneo con una capacidad igual o superior, impide la ejecución de la planificación de guerra y por ende, compromete seriamente la Seguridad Nacional en la hipótesis de una crisis.*

*Bajo este marco de consideraciones las siguientes capacidades se verán afectadas:*

*1.- Defensa aérea de Santiago.*

*2.- Despliegue estratégico de los recursos logísticos a los teatros de operaciones.*

*3.- Transporte aéreo estratégico del plan de movilización nacional.*

*4.- Capacidad de reacción y apoyo en caso de crisis por catástrofes naturales, desde una base aérea que permita libertad de acción con respecto al aeropuerto internacional de Santiago.*

*C.- Síntesis*

*En el actual contexto de globalidad nuestro país ha asumido un positivo rol de integración y colaboración internacional, evidenciando una clara vocación de servicio para explotar las ventajas comparativas del prestigio que le otorgan la solvencia de sus instituciones en un esquema de creciente vinculación con la región y con el mundo.*

*Una de las ventajas comparativas que le otorga este presente a nuestra nación, es la calidad de los servicios aeronáuticos que posee el país. En este orden de reflexiones, es preciso señalar que una de las cinco industrias fundamentales en el escenario de la globalidad, es la industria aeronáutica ya que por su intermedio se concreta diariamente, la vinculación física, real y directa, por medio de los cuales operan tanto la política como el comercio y la industria internacional.*

*En este ámbito de consideraciones, el sistema de aeronavegación en la Región Metropolitana enfrenta un desafío de conectividad creciente, al* ***constituir el principal centro multidireccional de rutas aéreas en el país****. En este escenario, el rol que posee y proyecta el segundo aeropuerto de Santiago, como alternativa a su tráfico internacional y doméstico, constituye un activo del país el cual debe ser cuidadosamente protegido y proyectado para el beneficio del desarrollo nacional.*

*En consecuencia, el destino futuro de un bien aeronáutico nacional como el representado por el aeropuerto de Los Cerrillos, debe ser establecido con la visión de una política aeronáutica permanente que integre intereses de orden multisectorial.*

*La implementación de una capacidad de esta naturaleza, debe obedecer a la creación de un organismo con autonomía técnica respecto del Poder Ejecutivo, a fin de garantizar independencia en relación a intereses coyunturales o parciales.*

*La situación generada por el proyecto del Portal Bicentenario ilustra una carencia en este sentido, ya que hipoteca un bien principal del interés aeronáutico nacional, como lo es el aeropuerto de Los Cerrillos, tras un fin menor de carácter inmobiliario.*

*D.- Recomendación final*

*Por lo tanto en mérito de todas las consideraciones analizadas, los autores del presente documento recomiendan ante esta Honorable Comisión se recabe al gobierno la procedencia de estudiar otro emplazamiento en Santiago al Portal Bicentenario, para consolidar el desarrollo presente y futuro de la Base Aérea y aeropuerto de Los Cerrillos, alargando su pista en 300 mts. y dotando a futuro, sus instalaciones con un nuevo conjunto de facilidades para terminal doméstico de pasajeros.*

*Finalmente más allá de las distintas conclusiones que hemos sintetizado, en este último capítulo, deseamos expresarle a esta Comisión en primer lugar, que los distintos puntos de vista sostenidos representan nuestra personal visión en el análisis de este tema, lo cual constituye el legítimo resultado de una experiencia profesional de vida, de la cual nos hacemos enteramente responsables bajo una óptica de honesta contribución con esta instancia de superior reflexión nacional que esta representada en esta Comisión.*

*Por esta razón junto con agradecer el privilegio de esta invitación, reiteramos nuestro compromiso y voluntad de cooperación para este y otro tema que sea preciso abordar.*

*José de la Fuente B., General de Aviación*

*Mario Ávila L., General de Aviación*

**Anexo 2: Exposición del Ministro Ravinet ante el Senado,16 de noviembre de 2004**

El siguiente, es un resumen de la exposición del entonces Ministro de Defensa, Jaime Ravinet, tal cual figura en las actas relativas a la Legislación Nº 352 de la Cámara Alta, Sesión 13ª, Ordinaria, en martes 16 de noviembre de 2004, presidida por el señor Hernán Larraín Fernández (Presidente) y el señor Carlos Hoffmann Contreras (Secretario Titular). La discusión se dio en el marco de la Ley de Presupuestos, Partida 11, Ministerio de Defensa Nacional; Capítulo 09, Fuerza Aérea de Chile; Subtítulo 13, Transferencia para Gastos de Capital; ítem 02-101, SERVIU Región Metropolitana:

*Señor Presidente, como se ha dicho, aquí no se está discutiendo lo relativo a la FIDAE, sino las indicaciones para*

*disminuir el Subtítulo 13 del Capítulo 9 de la Partida 11, como también el Subtítulo 31 del mismo Capítulo y de la señalada Partida. En verdad, según lo hice presente al señor Presidente, la formulada a la Partida 18, Capítulo 33, Subtítulo 10, presenta un problema de admisibilidad.*

*Sin embargo, creo que el tema de fondo no es si se autorizan estos recursos, que no son fiscales ni del Tesoro Público, sino producto de la venta de algunos terrenos de Los Cerrillos para destinarlos a la construcción de las futuras instalaciones de la FIDAE, cuya próxima versión se va a realizar en marzo de 2006, por lo cual es muy importante que se inicie su construcción el 2005, porque de lo contrario no estarán terminadas para esa fecha.*

*Como lo planteó muy bien el Senador señor Vega, el tema de fondo es que mediante el rechazo o la modificación de esta partida, disminuyendo el gasto, se pretende cuestionar la decisión del Ejecutivo respecto al cierre de Los Cerrillos y la realización del Portal Bicentenario. Ése es el tema de fondo, y a él me voy a referir.*

*En primer lugar, Los Cerrillos es un aeropuerto subutilizado. La Dirección General de Aeronáutica Civil ha señalado que los vuelos anuales realizados allí ascienden a 61 mil, de los cuales 45 mil son fundamentalmente de clubes aéreos que tienen sus escuelas en él; es decir, enseñan usando el aparataje del Estado, que es el dueño de Los Cerrillos, y valiéndose de los funcionarios públicos que atienden dicho recinto.*

*Existen otros 10 mil vuelos, como informó el Director General de Aeronáutica Civil, que realiza la FACH, los que serán derivados a una base que mencionaré a continuación.*

*De las 5 mil operaciones restantes, 3 mil 500 -lo explicó esta mañana el mismo personero- son también de instrucción, con instrumentos, para lo cual se usarán equipos especialmente instalados en Santo Domingo, en Torquemada y en Quintero, a fin de que los pilotos practiquen y obtengan o revaliden su licencia en vuelo instrumental.*

*De los 61 mil vuelos que se realizan en Los Cerrillos, sólo 1.500 se transferirán a Pudahuel, que son operaciones con instrumental y más bien de tipo comercial.*

*Entonces, estamos hablando de 1.500 vuelos al año, lo que da un muy bajo número por día.*

*En ese cuadro, la decisión del Gobierno de usar estas 245 hectáreas de propiedad fiscal, situadas a diez minutos del centro de Santiago, donde habrá un parque de 70 hectáreas, que va a oxigenar el sector poniente, y se construirán instalaciones destinadas a la educación y a la salud, además de viviendas, significará cambiar el eje de crecimiento de la Capital.*

*Muchas veces he participado en las discusiones parlamentarias, y una de las observaciones que los señores Senadores siempre han hecho ha sido hasta cuándo se expande la ciudad de Santiago. Con esta decisión de construir el Portal Bicentenario crecerá hacia adentro, no se seguirá expandiendo, y se usará un terreno ubicado a 10 minutos del centro, con una excelente conectividad. Queremos cambiar el eje del desarrollo de Santiago. De ahí la importancia del Portal Bicentenario.*

*¿Qué se va a hacer con Los Cerrillos? Para efectos de la aviación comercial, se anticipó en más de diez años la construcción de la segunda pista de Pudahuel, de manera tal de tener un aeropuerto listo para el siglo XXI, lo que aumentará su capacidad operativa entre 30 y 40 por ciento. No lo digo yo, sino el Director General de Aeronáutica Civil, el mismo que supervisa que Chile cuente con aeropuertos y un espacio aéreo extraordinariamente seguros, como lo reconoció el Senador señor Vega.*

(...) *En definitiva, la segunda pista en Pudahuel resuelve el tema comercial.*

*Tocante a la base aérea de la FACH, puedo señalar que dicha Institución ha estudiado con el Ministerio de Obras Públicas tres alternativas para construir una nueva base en la zona central. Estoy en condiciones de informar al Senado que la resolución sobre el lugar donde se ubicará -ya se han realizado los respectivos estudios de factibilidad junto con la referida Cartera- se tomará antes de fin de año, o sea, en menos de un mes. Y una vez elegida alguna de las opciones propuestas, se harán los estudios de ingeniería y de tipo ambiental para iniciar su construcción el 2006.*

*En cuanto a la aviación civil -como aquí se recordó-, para la desviación de los 45 mil vuelos de las escuelas de vuelo no instrumental, se está habilitando por parte del Ministerio de Obras Públicas una pista en Peldehue.*

*En ese sentido, señor Presidente, Los Cerrillos no va a cerrar sus puertas hasta que Pudahuel disponga de las dos pistas y Peldehue esté operativo.*

*Respecto de la base para la Fuerza Aérea, la contingencia que podría haber durante el 2005 y los primeros meses del 2006 se solucionaría utilizando la segunda pista de Pudahuel, la cual no colapsará por el solo hecho de que se considera aumentar su capacidad entre 30 y 40 por ciento.*

*Debo señalar que la indicación en análisis no afecta el cierre del aeródromo Los Cerrillos, que corresponde a una decisión gubernamental. Se trata de un proyecto urbano planificado por más de cuatro años, el cual se encuentra en marcha. En verdad, en aquélla se propone rebajar la Partida de la FIDAE. Y, por tanto, si el Parlamento finalmente lo aprueba, la única que sufrirá será esa feria y no Los Cerrillos ni Pudahuel.*

*En consecuencia, señor Presidente, quiero solicitar por su intermedio a los señores Senadores que no perjudiquen a la FIDAE y que discutamos libremente el tema de Los Cerrillos -con los estudios respectivos en conocimiento del Parlamento-, pues no debe sacrificarse tan importante evento, que se realiza cada dos años en nuestra Capital.*

*(...) Los Cerrillos fue estudiado sobre la base de un concurso de ideas, en el cual participaron más de setenta firmas de arquitectura nacional y extranjeras. Posteriormente, el Congreso aprobó para el 2004 un ítem destinado a llamar a una licitación con el objeto de impulsar un plan maestro, con sus impactos viales, ambientales, de eclosión social, etcétera, y que ha sido desarrollado también mediante licitación pública por un consorcio de firmas chilenas, argentinas y españolas.*

*La idea es iniciar la venta de terrenos una vez que se apruebe el plan maestro y se modifique el regulador, lo cual se va a hacer durante el último trimestre de este año y el primero del próximo. La licitación de terrenos se realizará una vez iniciadas las obras del parque central; esto es, durante los últimos seis meses del próximo año. La idea es ir vendiendo macrolotes de a poco en los próximos quince años, de acuerdo a un plan maestro, de manera de contribuir a un desarrollo armónico que no sature el mercado y que la construcción del proyecto urbano sea en su integralidad.*

*Los fondos que genere Los Cerrillos se estiman del orden de 120 a 150 millones de dólares, de los cuales el Presidente de la República ha comprometido para el desarrollo institucional de la FACH 100 millones. La idea es que el resto, que se va a ir generando en el tiempo, se use para subsidiar un Metro rápido o tranvía que una Los Cerrillos, Maipú y el centro de la ciudad.*

*Básicamente, los ingresos se producirán en los próximos cuatro o cinco años. Oportunamente, a través de la Ley de Presupuestos, se conocerán los destinos de los dineros.*

*En síntesis, el compromiso es que los 15 mil millones se empleen en el 2005 para la construcción de la FIDAE y que se destinen al menos 45 millones de dólares el 2006 en la base aérea de la FACH, hasta completar los 100 millones convenidos.*

*Dejo hasta aquí mis observaciones, sin perjuicio de pedir posteriormente la palabra para responder al Senador señor Arancibia.*

*Señor Presidente, hemos escuchado distintos tipos de argumentos.*

*Unos, preocupados del interés nacional y del crecimiento de la aeronavegación a futuro, plantean por qué no el aeropuerto de Los Cerrillos. La verdad es que esa discusión me parece seria y estoy dispuesto a tenerla.*

*Sin embargo, está claro que el aeródromo de Los Cerrillos no es la alternativa para la aviación comercial del siglo XXI. No la ha sido en los últimos 30 años, porque en este último período ningún avión como le habrá tocado a más de algún señor Senador-, cuando ha sido desviado o ha habido problemas en Pudahuel, ha terminado aterrizando en dicho aeropuerto, sino en Mendoza o en Concepción.*

- *Sí, muchas veces, señor Ministro* (Interrupción del Senador Bombal)

- *Seguramente en los aviones de sus amigos particulares, señor Senador, pero no en las aeronaves comerciales.*

- *En aviones comerciales de LAN Chile.* (Interrupción del Senador Bombal)

- *La verdad es que esa línea aérea…*

- *Ruego evitar los diálogos* (Interrupción del Senador Larraín, Presidente)

- *…no usa el aeropuerto de Los Cerrillos desde fines de la década de los 70. Llevó todas sus instalaciones a Pudahuel. Por lo tanto, debe haber sido en un chárter particular. Pero, en general, ningún vuelo comercial llega a Los Cerrillos. No lo permite ni el largo ni el espesor de su pista.*

- *Pido la palabra para contestar al Ministro, señor Presidente.* (Interrupción del Senador Bombal)

- *Por consiguiente, Los Cerrillos no constituye una alternativa...*

- *¿Dónde van a parar los aviones de la APEC?* (Interrupción del Senador Bombal)

- *…para la aviación comercial del siglo XXI.*

*Estoy de acuerdo en que de alguna manera hay que pensar en el futuro. Por eso, es muy probable que la nueva base de la Fuerza Aérea pueda germinar cuando se cope Pudahuel. El 2025 o el 2030, según la Dirección General de Aeronáutica y las autoridades de la FACH, podríamos pensar en una alternativa crecedora.*

*Hoy día el aeródromo Los Cerrillos no permite la operación de vuelos modernos de tipo comercial. Pero se usa. El flujo aéreo anual -repito las cifras, que emanan de la Dirección General de Aeronáutica- alcanza a 61 mil vuelos. De ellos, 45 mil corresponden a la aviación civil y escuelas de vuelo; 10 mil, a la FACH o al Ejército, y el resto, a una pequeña aviación comercial.*

*En segundo término, no es posible que señores Senadores que son inteligentes no hayan entendido, cuando hablé de Peldehue, que me refería a aviación civil no instrumental. Y, por favor, no se critique a la Base Aérea de Peldehue por no*

*contar con instrumentos; no sirve para la aviación instrumental.*

- *¡No lo dijo!* (Interrupción del Senador Bombal)

El señor RAVINET (Ministro de Defensa Nacional).- *De los 45 mil vuelos civiles de Los Cerrillos, sólo los no instrumentales se trasladarán a Peldehue. La Dirección General de Aeronáutica, que aquí ha sido alabada por sus niveles de seguridad, ha informado que es posible realizarlos desde allí.*

*Sólo 5 mil vuelos, del total de 61 mil que se efectúan en Los Cerrillos, son de tipo instrumental: 3 mil 500 son de instrucción o calificación y mil 500 van a ir a Pudahuel, sin poner en peligro su pista.*

*Se ha cuestionado la segunda pista de Pudahuel, e incluso, se ha dicho que sería una pista de taxeo. Tal afirmación revela una profunda ignorancia. Invito a los señores Senadores a que la visiten: tiene una extensión de 4 mil metros con excelente construcción, hecha para el siglo XXI y con una densidad que permite el uso de aviones Jumbo o Airbus de dos pisos, que es la tendencia moderna en materia de aerotransportación.*

*Por tanto, el terminal aéreo de Pudahuel tendrá plena aptitud para aumentar entre 30 y 40 por ciento su capacidad a partir de mediados del 2005. No en diez años más: alrededor de junio del próximo año. Y el de Los Cerrillos no se cerrará antes de esa fecha. Los expertos estiman que tenemos Pudahuel, fácilmente, hasta el 2025.*

*En tercer lugar, aquí se han citado hechos en forma parcial. Yo, en mi calidad de Ministro de Vivienda, Urbanismo y Bienes Nacionales, asistí a las sesiones secretas de las Comisiones, acompañando a la Ministra de Defensa Nacional y al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, y puedo aseverar que lo que aquí se ha señalado no es correcto.*

*La señora Ministra afirmó que no se cerraría el aeródromo Los Cerrillos mientras no se hallaran operativas las dos pistas del terminal aéreo de Pudahuel. Y siempre se dijo que a fin de año se encontraría definida la nueva base aérea, que constituye un germen de crecimiento hacia el futuro.*

*No atribuyamos a la ex Ministra ni al Comandante en Jefe de la FACH la intención de jugar con la seguridad del país. La opinión de éste fue clara en el sentido de que lo propuesto por el Gobierno satisfacía las necesidades de la Defensa Nacional.*

*En cuarto término, y ya en una línea un poquito más baja en la discusión, se ha mencionado a la Fundación Guggenheim. Cuando era Ministro de Bienes Nacionales estudiamos los títulos, y estoy en situación de afirmar que los terrenos se encuentran libres de prohibiciones y*

*gravámenes, y que no hubo condición alguna de tipo modal que condicionara la donación. En consecuencia, esa argumentación carece de base.*

*Y, por último, dado que aquí empezamos, de alguna manera, a desnudarnos....*

- *¿Me permite una interrupción, señor Ministro?* (Interrupción del Senador Romero)

- *Señor Ministro, el Honorable señor Romero le solicita una interrupción.* (Interrupción del Senador Larraín, Presidente)

- *...está el tema acerca de qué...*

- *No la otorgó, Su Señoría.* (Interrupción del Senador Romero)

- *...intereses hay detrás.*

*Doy excusas, pero deseo concluir.*

*Los intereses que están detrás son los de Chile, señor Presidente. Porque el aeródromo Los Cerrillos se venderá mediante licitaciones públicas, nacionales e internacionales.*

*Cuando se retiren los conos de protección habrá dos zonas beneficiadas claramente identificadas: una será la de la Maestranza San Eugenio, de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que podrá construir un proyecto inmobiliario; y la otra pertenece a particulares, que no se hallan vinculados a la Concertación. Me refiero a la antigua Sucesión de don Francisco Soza y de su socio, señor De la Cerda, quienes desde hace más de 20 años son dueños de la propiedad donde funciona INDURA.*

*Además, una vez que se retiren los conos habrá restricciones en materia de construcción y obligaciones relativas a formación de parques e instalación de otros equipamientos.*

*No es conveniente atribuir intenciones.*

(...) *En esta materia nadie está defendiendo intereses particulares, contrariamente a aquellos que se han opuesto a la construcción de ciertos aeródromos por encontrarse cercanos a sus tierras.*

*Muchas gracias, señor Presidente.*

**Anexo 3: Exposición del Senador Bombal contra el proyecto, 16 de noviembre de 2004**

El siguiente, es un resumen de la exposición del Honorable Senador Carlos Bombal, tal cual figura en las actas relativas a la Legislación Nº 352 de la Cámara Alta, Sesión 13ª, Ordinaria, en martes 16 de noviembre de 2004, presidida por el señor Hernán Larraín Fernández (Presidente) y el señor Carlos Hoffmann Contreras (Secretario Titular).

La discusión se dio en el marco de la Ley de Presupuestos, Partida 11, Ministerio de Defensa Nacional; Capítulo 09, Fuerza Aérea de Chile; Subtítulo 13, Transferencia para Gastos de Capital; ítem 02-101, SERVIU Región Metropolitana:

> *Señor Presidente, lamento que no se haya podido llevar a cabo la sesión especial a fin de que los antecedentes entregados en la Comisión Mixta que presidió el Senador señor Frei hubieren podido ser puestos en conocimiento de la Sala, porque allí está la médula o sustancia del problema. Respecto de algunos de ellos, yo tendría que pedir sesión secreta. Lógicamente, no lo haré, a fin de no crear una falsa expectativa sobre lo proporcionado en esa Comisión por el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea en cuanto a aspectos estratégicos de defensa nacional involucrados en un eventual cierre de Los Cerrillos.*
>
> *Aquí se dice que está todo resuelto y que la aviación civil estará en Peldehue. Las normas internacionales indican que dicho lugar no reúne las características para vuelos instrumentales, por sus objetivos de altura. Ergo, está descartado para tal tipo de actividad, al igual que Tobalaba.*
>
> *Es decir, no es efectivo, al revés de lo que se dice, que esté resuelto lo de la aviación civil. No lo está, según los antecedentes que obran en poder de la Comisión.*
>
> *Tampoco lo es como se asegura- que la pista dos de Pudahuel resuelve el tema. Es falso, porque en la práctica ella es de carreteo. Incluso, la parte sur ha tenido que ser desfasada en su ejecución, para poder operar cómodamente; sin embargo, dos aviones Jumbo o dos "Airbus" no podrían aterrizar ni despegar allí en forma simultánea. De manera que no estamos hablando de dos Pudahueles que operen a la vez, pues la suya no es como las pistas de los Estados Unidos, en que prácticamente, por estar en planicies y sin tener una cordillera cercana, su morfología geográfica no complica. En ellas pueden operar aviones en uno y otro sentido, como lo hemos podido apreciar quienes nos hemos aproximado a algún aeropuerto norteamericano. Pero, por nuestra conformación geográfica y por tener la cordillera encima, frente a cualquier emergencia de un avión de pasajeros, éste no podría maniobrar hacia el este, sino hacia el mar. Eso significa que el aparato que viene detrás no pueda operar, al igual que el que se aproxima.*
>
> *Es decir, conforme al conjunto de antecedentes respecto de la segunda pista de Pudahuel, si bien ha habido un adelanto en su capacidad, el año 2010 quedaría ya restringida, porque, pese a que se adelante en su operación, no reuniría las características necesarias.*
>
> *¿Que no hubo improvisación? Pues, sí, la hubo; se lo digo al señor Senador que me antecedió en el uso de la palabra. Aquí se habló el asunto y estuvo presente el señor Ministro de Obras Públicas, quien dijo: "Señores, el tema está resuelto. La alternativa para una nueva base de la Fuerza*

*Aérea es Los Cuatro Diablos, en Talagante". Pero, no; no fue ese lugar. Al día siguiente se afirma que la solución es Peldehue, pero tampoco resulta. Al subsiguiente, otro señor Ministro sostiene que se hará en Rapel, lo cual no es efectivo. Finalmente, la señora Ministra de Defensa de entonces nos garantizó que, en la eventualidad de que no estuviera construida la nueva pista aérea que necesitaba la Región Metropolitana para que opere la Fuerza Aérea desde la perspectiva estratégica y de la Defensa Nacional, Los Cerrillos no cerraría. Pero actualmente no existe un estudio real como se pidió- acerca de la nueva pista. Ahora, el titular de la Cartera de Defensa sostiene que ya se resolvió a lo mejor durante el cambio de Gabinete- y que en su momento se va a comunicar. Sin embargo, por razones de Estado, no puede revelar ante el Senado los posibles lugares donde se llevaría a cabo la construcción de la nueva pista, porque ello, naturalmente, afectaría el proceso de expropiación. También se ha dicho que no estará en las zonas que se pensaba expropiar, porque tal procedimiento implicaría un costo de 200 millones de dólares, además del gasto que irrogue la construcción de la pista. Y ahora se sostiene que sería otro lugar, más retirado de Santiago, donde la capacidad de respuesta para la Fuerza Aérea será diferente.*

*Señor Presidente, se da una apariencia muy coherente a la totalidad de estudios realizados. Y eso consta en la Versión Taquigráfica. En ese sentido, lamento que el Senador señor Frei no se halle presente en esta sesión. Él tiene la visión de un Presidente de la República que analizó gran cantidad de aspectos y que, finalmente, administró la seguridad de la nación. Por eso cuenta con el criterio suficiente para mencionar las inquietudes que en su minuto expuso.*

*Pero, más allá de eso, deploro que los antecedentes no estén a la vista, porque si contáramos con ellos muchos señores Senadores tendrían una visión más plena. Y no me refiero a la votación de la FIDAE, porque eso no es más que un cuento para desmantelar Los Cerrillos. Yo quiero ir al fondo, a lo que significa perder algo que es del poder aéreo nacional, que pertenece al patrimonio fiscal, como lo es Los Cerrillos. Y los Estados no desarticulan aeropuertos, menos todavía si atendemos a las precarias situaciones a que nos vemos expuestos por motivos que todos conocemos y que han hecho variar nuestras relaciones con algunas naciones vecinas.*

*¿Qué estamos mostrando? Vulnerabilidades respecto de situaciones que uno quisiera que nunca se produjeran, pero que están dentro de los escenarios posibles.*

*La segunda pista de Pudahuel significa que la primera paralizará sus funciones, porque debe ser sometida a reparaciones que demandan un trabajo muy largo, pues hay que rehacerla entera.*

*Señor Presidente, sé que se está cumpliendo mi tiempo, y voy a redondear la idea.*

*Aquí no se trata de clubes aéreos más o clubes menos, o que hagan o no hagan clases; pero, ¡por Dios! -digámoslo también-, forman parte del poder aéreo nacional.*

*Cuando se producen catástrofes o situaciones de riesgo, ¿quiénes son los primeros en asumir la tarea de defensa de nuestros ciudadanos, de nuestros compatriotas? Precisamente, las instituciones de la Defensa y la larga lista de clubes de todo Chile, que realizan el famoso "puente aéreo" que permite, por ejemplo, a quien espera ser trasplantado recibir rápidamente un órgano para someterse a una operación que salvará su vida, o cooperar en emergencias tan graves como una inundación o un terremoto, tan frecuentes en nuestro territorio.*

*Me parece muy bien que se construya el Portal Bicentenario. Nadie se opone a que se concrete dicha idea. Es más, ¿por qué no pensar en su edificación, incorporándole una gran base aérea, como las que existen en otras ciudades y forman parte del atractivo industrial, comercial, en fin? ¿Por qué no se pensó? De hecho, hay ideas, planes y proyectos de gente que ha estudiado la posibilidad de promover en Los Cerrillos todo un gran desarrollo inmobiliario y un complejo de mucha importancia urbana.*

(...) *Entonces, ¿por qué no pensar en esta idea con mayor amplitud y abrirse más al debate?*

*El Senado no ha terminado la discusión acerca del aeródromo de Los Cerrillos. Y lo único que digo, más allá de esta glosa, es que ojalá se realice aquel debate, que presenta muchas más complejidades que las aquí señaladas.*

(...) *La moción de orden, señor Presidente, es que el debate ha quedado inconcluso. Porque el señor Ministro hizo un conjunto de afirmaciones y, aún más, puso en entredicho varias aseveraciones que realizamos algunos Senadores.*

*No tengo a mano las actas de la Comisión. Pedí que las trajeran, para que el debate se efectuara como correspondía.*

*De esa manera, la discusión resultó bastante asimétrica. Con todo el respeto que merece lo manifestado por el señor Ministro, debo expresar que nosotros también tenemos derecho a plantear nuestros puntos de vista. Y no pudimos hacerlo porque no se nos dio tiempo para ello.*

*Dicho Secretario de Estado dispuso de mayor tiempo que todos nosotros para informar a la Sala. Está en su derecho. Pero el señor Presidente debe aceptar que le dio esa facilidad. Hizo bien; procedió así por respeto, por deferencia. Pero eso provocó la asimetría indicada.*

*(....) La cuestión es la siguiente.*

*El tema, como el señor Presidente y todos los presentes lo hemos podido observar en la Sala, daba para bastante más. O sea, no se trata simplemente de adónde va FIDAE o adónde no va. Constituye un asunto que compromete valores, derechos, comportamientos, en fin, aspectos todos que forman parte de un activo, del patrimonio nacional. Una pista aérea se halla comprendida en este último. Su cierre implica afectarlo, sobre todo cuando no se presentan alternativas.*

*El señor Ministro, además de jactarse, expresó de manera irónica que el Senador que habla, al aterrizar de emergencia en Los Cerrillos, probablemente viajaba en un chárter privado o en un avión de amigos. Viajaba en un vuelo LAN. Y otros siete aparatos venían detrás, debido al accidente de un avión civil que había operado por emergencia, a su vez, en el aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez. Y nadie podía bajar en Los Cerrillos, pues ya no estaba operativo, entre otras cosas, por carecer de escaleras. Y los aviones llegaron ahí.*

*Entonces, cabe preguntarse cómo no es absurdo que, a veces con el combustible al límite, las aeronaves, ante una emergencia, deban proseguir a Mendoza, o a Concepción, o a Antofagasta. ¿Y en qué consiste aquélla? En que en el aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez se puede registrar incluso el accidente de un simple vehículo, de esos que revisan la pista y que se quedan atascados, obstruyéndola. Si por emergencia se cierra la actualmente habilitada, tampoco podrá ocuparse la nueva, porque en ella no pueden operar dos aviones simultáneamente. Y si ocurriere eso, sería absurdo desviar los vuelos a Mendoza, a Antofagasta o a Concepción, en circunstancias de que se dispone del aeropuerto Los Cerrillos.*

*El señor Ministro ha entregado un dato muy revelador, del cual inmediatamente deben tomar nota el Gobierno y la Cancillería: ningún Boeing puede aterrizar en Los Cerrillos. ¡Pero si allí van a parar los vuelos con motivo de la APEC! Entonces, habría que advertir a la seguridad de los gobernantes y de las delegaciones visitantes que la pista de ese aeropuerto no está operativa y que no puede aterrizar ningún avión.*

*¡Observemos las fotos de las próximas 48 horas y veamos cuántos aviones estarán estacionados en el aeropuerto Los Cerrillos! ¡Si la APEC se ha podido hacer gracias a su existencia! Sin él no habría APEC, porque los vuelos deberían desviarse a distintos aeropuertos a lo largo del país. Por ejemplo, si llegaran a Antofagasta, las delegaciones tendrían que venirse a Santiago por tierra, lo cual resulta absurdo.*

*Aquí se han dicho muchas cosas; algunas -como en el caso del señor Ministro-, con bastante ironía. Y ello no corresponde si se pretende analizar con altura de miras un tema que nos interesa. La idea no es torpedear el Portal*

*Bicentenario, porque todos lo hemos apoyado. Decimos: "Hágase el Portal", pero discutámoslo más.*

*Por otra parte, aquí se sostuvo claramente que en la Comisión el Director de Aeronáutica afirmó que no había estudios. ¡Que se traigan a la Sala las actas para verlas! Y para no revelar la parte secreta, que los señores Senadores interesados suban a la oficina del señor Secretario del Senado para conocer lo sostenido por el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. Porque allí se dijeron cosas importantes relacionadas con materias de Estado que nos involucran a todos. Se trata de asuntos, no militares, sino de Estado, que fueron muy bien planteados.*

*Pienso que es una locura realizar la FIDAE en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, que, por ser de carácter comercial, no puede parar su funcionamiento. ¿Cuánto significan las exportaciones chilenas? ¿Y suspenderlas para celebrar una feria del aire? Por algo no se llevaba a cabo allí, sino en Los Cerrillos. De lo contrario, significaría interrumpir toda la aeronavegación comercial. Un avión que se retrase más de dos horas altera todo el sistema de conexiones con vuelos de Europa y de todos los países del mundo.*

*En consecuencia, no es posible ocupar durante una semana o 15 días de festival aéreo nuestro único aeropuerto internacional, quedándose el país sin aviación comercial. En él, cualquier operación civil resulta altamente compleja. En la práctica, no puede utilizarse para actividades civiles, porque se alterarían los vuelos comerciales y se impediría el cumplimiento de compromisos internacionales que obligan a la aeronavegación comercial internacional y nacional a someterse a protocolos de horario que rigen en todo el mundo.*

*Entonces, resultaría absurdo que una feria aérea ocupara un aeropuerto comercial que, por su infraestructura, es para el desarrollo aeronáutico del país.*

*Finalmente, con mucho respeto, deseo hacer un comentario sobre algo que manifestó el Honorable señor Naranjo. Y doy disculpas por esta alusión personal: que Dios no quiera que en alguna oportunidad, ante una emergencia sanitaria, Su Señoría tenga que recurrir a los "viciosos del aire" -como los llamó-, que se dedican a disfrutar haciendo piruetas en sus aviones, con cargo al Presupuesto de la Nación.*

(...) *Porque se sabe que ellos han salvado las vidas de muchos compatriotas gracias a la nobleza con que gratuitamente actúan, haciendo puentes aéreos a lo largo de Chile. ¡Para qué mencionar su comportamiento en las emergencias!*

*Además, en momentos claves para la defensa del país (....) la aviación civil ha llevado a cabo algunas misiones precisamente por razones de Estado, para no generar situaciones que comprometieran la defensa a raíz del desplazamiento de unidades bélicas.*

### Anexo 4: Exposición del Senador Vega contra el proyecto, 16 de noviembre de 2004

El siguiente, es un resumen de la exposición del Honorable Senador Ramón Vega, tal cual figura en las actas relativas a la Legislación Nº 352 de la Cámara Alta, Sesión 13ª, Ordinaria, en martes 16 de noviembre de 2004, presidida por el señor Hernán Larraín Fernández (Presidente) y el señor Carlos Hoffmann Contreras (Secretario Titular). La discusión se dio en el marco de la Ley de Presupuestos, Partida 11, Ministerio de Defensa Nacional; Capítulo 09, Fuerza Aérea de Chile; Subtítulo 13, Transferencia para Gastos de Capital; ítem 02-101, SERVIU Región Metropolitana:

> *Señor Presidente, esta indicación, en cuya gestación participé, se refiere en forma específica a la Fuerza Aérea; pero está conectada con otras dos proposiciones presentadas, por tener el mismo objetivo.*
>
> *El problema es el siguiente:*
>
> *Los 15 mil millones de pesos que se entregan a la Fuerza Aérea son para que cambie la ubicación de la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE), que se realiza cada dos años, desde Los Cerrillos al aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez, para que erija las construcciones necesarias y adquiera la infraestructura que dicho evento requiere.*
>
> *En realidad, el problema no es la FIDAE, sino que ésta es una consecuencia. El asunto de fondo es el cierre del aeródromo Los Cerrillos sin que exista un estudio fundado de lo que eso significa para la infraestructura aeroportuaria de la Región Metropolitana presente y futura. Su situación no se resuelve en el mediano plazo, sino que transcurre, se desarrolla y perfecciona en el tiempo, porque tiene que ver con tecnologías emergentes, con vanguardias tecnológicas, con las relaciones regionales y mundiales que hoy día rigen y de las cuales nuestro país participa. Gracias a ello, Chile ha alcanzado niveles excepcionales en materia aeronáutica y va a la vanguardia en América del Sur.*
>
> *Por esa razón, las líneas aéreas de otras naciones pasan por Santiago, o bien, LAN posee empresas comerciales en Perú, Colombia, Ecuador, etcétera. Porque somos el único país sudamericano que tiene categoría de seguridad 3, que le permite entrar a los Estados Unidos y que no han alcanzado las demás naciones de la región.*
>
> *En el transcurso de los últimos 30 ó 40 años se ha generado una aeronáutica realmente sobresaliente. El aeródromo Los Cerrillos es parte esencial de este sistema. Y eso no se ha estudiado. De modo que se precisa un análisis de lo que necesita y necesitará la Región Metropolitana en materia de infraestructura aeronáutica, en relación con el resto del país y con las demás naciones de la región, para su conexión global.*

*En el caso de APEC, Los Cerrillos está siendo ocupado por 50 a 60 aviones; otros tuvieron que ir a Concepción, porque no hubo capacidad para contener con seguridad una cantidad tan grande de aeronaves y llevar a cabo una operación de esta naturaleza. Y eso nos seguirá sucediendo en el futuro cercano, porque Chile se está modernizando, pretende ser un país desarrollado en los próximos 10 años, y obviamente el problema aeronáutico constituirá un factor esencial en dicho objetivo.*

*El aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez no soluciona el problema de Los Cerrillos, ni tampoco resuelve el de la Fuerza Aérea. Hay involucrada una cuestión de seguridad, que el señor Ministro conoce muy bien. Esas dificultades fueron expuestas por la Fuerza Aérea y por la Dirección General de Aeronáutica Civil en numerosas reuniones realizadas en el Senado y en la Cámara de Diputados.*

*Como se trata de un problema global, macro -que no es la FIDAE, porque, reitero, ésta es una consecuencia-, que no se ha analizado en profundidad, han surgido tantas interrogantes y preocupaciones por parte de los actores del sistema, a los que sólo se consultó en las reuniones señaladas precedentemente. A ellas concurrieron representantes de la Federación Aérea, de los clubes aéreos, de las líneas comerciales, de la aviación corporativa, de los industriales de la parte norte y sur de Cerrillos, de las juntas de vecinos, etcétera, todos los cuales se encuentran preocupados por este problema. Y es legítimo que lo estén, porque el cambio afectará a un sistema mayor.*

(...) *La situación descrita ha motivado la participación de los distintos actores del sistema, porque no hay dentro de la institucionalidad del Estado una orgánica superior que se encargue del problema del transporte. Estamos preocupados del Transantiago, pero no de un aspecto tan sensible para nuestro presente y futuro como son el sistema aeronáutico y el espacio aéreo chilenos.*

(...) *Señor Presidente, quiero hacer hincapié en dos o tres puntos que se plantearon aquí.*

*Primero, la segunda pista del Aeropuerto Arturo Merino Benítez no se adelantó por el problema de Los Cerrillos. Desde los inicios, en los años 50, cuando se programó ese aeropuerto, se previeron las dos pistas. La diferencia radica en la ubicación de aquélla al lado oeste de la actual. Pero como nadie se preocupó de la regulación del sistema ni del radio urbano, la ciudad "se comió" el área que debía ocupar la segunda la pista y hoy día estamos "pagando el pato", porque ella, físicamente, no puede hallarse donde se está construyendo. Por eso tiene un 30 por ciento más de aumento sólo debido a los cerros; falló la topografía, y se debió construir 500 a 600 metros al norte.*

*Segundo, los clubes aéreos y la aviación civil en general son parte del poder aéreo. Cuando se moviliza la Fuerza Aérea, todos sus pilotos y la totalidad de sus aviones pasan a ser parte de sus programas y planes. Y por esa razón dichos clubes nacieron junto con la Fuerza Aérea. Merino Benítez y los pioneros fundaron el Club Aéreo de Chile en 1912 justamente porque en nuestro país la topografía y, en general, la configuración del desarrollo de la aviación debieron ser conjuntas. La aviación comercial nació junto con la Fuerza Aérea. Ésta nació en 1930. La línea aérea, en 1932. Y el Club Aéreo de Santiago, en 1929; pero ya había nacido 20 años antes.*

*Todo es un sistema. Y por eso Guggenheim entregó sus recursos para la compra de Los Cerrillos y para la promoción y el fomento de la aviación en Chile.*

*Tercero, respecto de la coordinación y la programación, ¿cómo no va a haber descoordinación si todavía no existe el estudio de la alternativa a Los Cerrillos? Se expresó que se contaría con ella antes del traslado, pero todavía estamos esperando que la Fuerza Aérea, al final del año, entregue las tres posibilidades potenciales para construirla, pese a que no revestirá el carácter de tal, porque en la Región Metropolitana no se dispone del espacio físico para un aeropuerto equivalente. Puede haber lugar, quizás, para una pista de redespliegue de la Fuerza Aérea; pero ella no reemplazará, lamentablemente, a Los Cerrillos.*

*Por lo tanto, nos quedaremos sin Los Cerrillos. Así de simple. Y ése es el estudio que se debió hacer antes de iniciar el proyecto del Portal.*

*No tengo nada contra ese proyecto. Todo lo contrario: lo alabo; lo considero maravilloso. Pero insisto en que no se ha efectuado el análisis macro del asunto que nos ocupa.*

**Anexo 5: Exposición del Senador Muñoz Barra a favor del proyecto, 16 de noviembre de 2004**

El siguiente, es un resumen de la exposición del Honorable Senador Roberto Muñoz Barra, tal cual figura en las actas relativas a la Legislación Nº 352 de la Cámara Alta, Sesión 13ª, Ordinaria, en martes 16 de noviembre de 2004, presidida por el señor Hernán Larraín Fernández (Presidente) y el señor Carlos Hoffmann Contreras (Secretario Titular). La discusión se dio en el marco de la Ley de Presupuestos, Partida 11, Ministerio de Defensa Nacional; Capítulo 09, Fuerza Aérea de Chile; Subtítulo 13, Transferencia para Gastos de Capital; ítem 02-101, SERVIU Región Metropolitana:

*Señor Presidente, me correspondió presidir la Segunda Subcomisión Especial Mixta de Presupuestos, que estudió esta materia, y con mucha cordialidad quiero señalar a un distinguido señor Senador que me antecedió en el uso de la palabra que no hay improvisación en esta materia. Aquí ha habido un trabajo que duró cuatros años, donde el Gobierno ha estudiado la situación con el Ministerio de Obras*

*Públicas, con el SERVIU y, fundamentalmente, con la Fuerza Aérea. De tal manera que no puedo dejar de subrayar esto, dado que el análisis anterior provino de un Honorable colega que se desempeñó eficientemente al mando de una importante rama de nuestras Fuerzas Armadas.*

*Lo señalo para que no se crea que aquí ha habido consideraciones simplistas.*

*Uno de los argumentos que se plantearon en la mencionada Subcomisión fue que la desaparición del aeródromo Los Cerrillos crearía una situación muy conflictiva con respecto a la seguridad de la Región Metropolitana, incluso desde la perspectiva estratégica. Y la verdad de las cosas es que ello no es así.*

*En Los Cerrillos se realizan aproximadamente 60 mil operaciones aéreas al año, de las cuales 10 mil están relacionadas con la FACH, como se planteó en la Subcomisión.*

*Por supuesto que el Ejecutivo, el Ministerio de Obras Públicas, el SERVIU y la Fuerza Aérea han tomado los debidos resguardos. Y es así como las 10 mil operaciones relacionadas con esa Arma han sido diferidas a los aeropuertos fiscales de la Región Metropolitana y a los de Santo Domingo, Torquemada y Quintero, de la Quinta Región. De modo que los resguardos se han tomado en forma responsable.*

*En este sentido, debo también señalar que el Ministerio de Defensa está autorizado por el Presidente de la República para destinar 100 millones de dólares a la construcción de una base aérea que cubra las necesidades de la zona central, frente a las aprensiones existentes, para ponerla al servicio de la Capital.*

*La FACH, en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas, ya se encuentra estudiando tres alternativas en esta zona. Y la decisión deberá estar tomada, a no dudar, a fines del presente año, para iniciar la construcción de esta base aérea en el 2006.*

*Para los efectos de paliar las circunstancias que puedan darse esporádicamente en este lapso, se ha señalado que la FACH tendrá una pista especial de cobertura en la zona central, que será la pista 2 del aeropuerto de Pudahuel. En el caso de la aviación civil, se está habilitando una pista en Peldehue, la cual también estaría lista antes de julio del 2005. La aviación civil comercial, que representa un 10 por ciento de la actividad de Los Cerrillos, igualmente será desviada a la pista 2 de Pudahuel. De manera tal que ninguno de los riesgos expuestos son apremiantes en el modo como se manifestó.*

*Como conclusión, debo expresar que, por los antecedentes recogidos en la Subcomisión, el cierre de Los Cerrillos no va a generar daño para la seguridad ni para la aviación civil.*

*Por las razones señaladas, votaré en contra todas las indicaciones que rebajen el presupuesto en la partida de que se trata.*

**Anexo 6: Exposición del Senador Romero contra el proyecto, 16 de noviembre de 2004**

El siguiente, es un resumen de la exposición del Honorable Senador Sergio Romero, tal cual figura en las actas relativas a la Legislación Nº 352 de la Cámara Alta, Sesión 13ª, Ordinaria, en martes 16 de noviembre de 2004, presidida por el señor Hernán Larraín Fernández (Presidente) y el señor Carlos Hoffmann Contreras (Secretario Titular). La discusión se dio en el marco de la Ley de Presupuestos, Partida 11, Ministerio de Defensa Nacional; Capítulo 09, Fuerza Aérea de Chile; Subtítulo 13, Transferencia para Gastos de Capital; ítem 02-101, SERVIU Región Metropolitana:

*Señor Presidente, la Sala se encuentra en espera de una explicación que no llega.*

*Hace muchos años, a fines de 1920, la familia Guggenheim donó una suma cercana a los cuatro millones de pesos, cantidad que en esa época era bastante dinero, para adquirir un predio que se llamaba "El Cerrillo" o "Los Cerrillos", perteneciente al Arzobispado de Concepción. El objeto de la donación fue, precisamente, construir un aeropuerto internacional del que carecía la ciudad de Santiago de Chile.*

*Eran los dueños de PANAGRA. Y, desde ese momento a fines de los años 20-, se estableció la posibilidad real de que Chile se conectara con el mundo.*

*Hoy estamos verdaderamente asombrados con respecto a lo que hay detrás del tema del aeropuerto de Los Cerrillos, porque no entendemos -lo digo sincera y claramente- que se esté debatiendo sobre una materia tan fundamental e importante en términos estratégicos para el país y sólo se escuchen compromisos del Gobierno y del señor Ministro en cuanto a que en un mes más va a existir una alternativa.*

*No me cabe más que calificar esta discusión de sorprendente. Porque la opinión pública no comprende qué hay detrás del aeródromo Los Cerrillos.*

*Cuando se produce este tipo de debates, en los que hay zonas claras y obscuras, me parece que se debe pedir una precisión sobre la materia, o, al menos, decir al señor Ministro que suspenda el proyecto mientras nos imponemos con exactitud acerca de las alternativas serias que existen para la aviación militar y civil de nuestro país. De otro modo, creo sinceramente que estamos asistiendo a una discusión sin sentido.*

*Aquí se habló primero de Buin. Y se hizo todo un debate en cuanto a su factibilidad. Sin embargo, conocimos una situación realmente extraña: la Corporación Nacional del Medio Ambiente (CONAMA) rechazó en un principio la*

*instalación de un aeródromo en dicha localidad y seis meses después terminó aprobándolo. La gente dijo: ¡Caramba! ¿Qué argumentos nuevos influyeron para cambiar esa decisión? ¡Cuántos recursos pueden haberse invertido en esa gesta histórica para cambiar una votación!*

*Estamos frente a un tema que cada vez tiene colores más obscuros. En ese sentido, para el bien del país, es muy importante saber quiénes son los beneficiados con esa determinación. Porque yo supongo que no serán sólo los que van a usufructuar del Portal Bicentenario. Tengo entendido que los particulares que poseen terrenos que hoy rodean el aeropuerto Los Cerrillos o que se hallan vinculados en forma directa con él probablemente van a recibir un extraordinario regalo a fin de año.*

*Por eso, señor Presidente, nosotros necesitamos mayor claridad sobre esta materia y no compromisos de tiempo, que muchas veces no se cumplen.*

(...) *Señor Presidente, una vez más estamos sorprendidos por la exaltación con que el Ministro contesta la argumentación expuesta en esta Sala. Se trata de una argumentación fundada, seria, y él no la ha rebatido de ninguna manera.*

*El Ministro señaló que no existe nada extraño en la escritura de donación de la familia Guggenheim.*

*Señor Presidente, hay informes en Derecho que definen esa situación como una asignación modal. Porque está establecido exactamente en la escritura -y lo vi con mis propios ojos- que el objetivo era construir un aeropuerto internacional. Si eso no es una asignación modal, no sé en qué escuela de Derecho habrán estudiado quienes están haciendo un planteamiento diferente del mío.*

*Nos encontramos hoy día frente a un tema desgraciadamente mal tratado. Y se halla mal tratado porque, en definitiva, se acude a una argumentación de oportunidad, cuando en la práctica no existe necesidad alguna de acelerar un proceso mientras no se resuelva cuáles son las alternativas. Y la resolución de las alternativas, según expresó el Ministro, se producirá a fines del próximo mes.*

*Entonces, uno no se explica -porque en verdad resulta inexplicable- que se siga acelerando la construcción de un Portal Bicentenario que tiene una serie de lagunas y numerosos claroscuros.*

*Por eso, considero inédito que se den aquí argumentaciones y se hagan afirmaciones muy bajas -repito: muy bajas- respecto de situaciones que nada tienen que ver con Los Cerrillos.*

*Señor Presidente, se ha hablado en esta Sala sobre el caso de Buin. Efectivamente, allí hay una opinión negativa absolutamente transversal para la construcción de un*

*aeródromo. Y Sus Señorías lo habrán visto en todos los canales de televisión.*

*Yo jamás intervine en el debate. Conozco perfectamente el lugar, pues tengo cerca una pequeña propiedad, que no colinda con el eventual aeródromo. Y, a aquel respecto, me consta la más absoluta negativa de la comunidad de Buin, encabezada por el alcalde del PPD, don Ángel Bozán, quien ha ido una y mil veces a La Moneda para expresar su rechazo a la construcción de un aeródromo que no tiene ninguna posibilidad de utilizar los elementos modernos, por la limitación que implican los cerros circundantes.*

*Sin embargo, el Ministro simplemente abandona la Sala y no contesta ninguna de las afirmaciones que en forma seria y responsable hemos hecho aquí. Y quiero emplazarlo para que exhiba la escritura mediante la cual se adquiere el predio denominado "Los Cerrillos" al Arzobispado de Concepción y donde se establece la asignación modal (anótelo, Ministro Vidal, para que le dé el dato) a los efectos de construir un aeropuerto internacional destinado a la ciudad de Santiago.*

*Existe un litigio y hay una demanda ante los tribunales, que no ha sido resuelta. Los asesores a que ha hecho alusión el Ministro pueden tener una opinión, que nosotros vamos a respetar. Sin embargo, existe otra clarísima respecto de lo que dice el documento pertinente: se efectuó una donación con el objeto preciso y determinado de construir un aeropuerto internacional.*

*Entonces, que no venga el Ministro a eludir aquí, en la Sala del Senado, un planteamiento como el expuesto. Y lamento que se haya -iba a decir "escapado", pero es muy feo- ido del Hemiciclo. Por respeto a los Senadores, debió haberse quedado para aceptar las observaciones a su opinión, muy exaltada. No nos explicamos su exaltación. Y lamentamos que no esté presente para escuchar nuestra réplica. Eso no habla bien de una persona que dice algo, lo sostiene y después no resiste una argumentación en contrario.*

### Anexo 7: Exposición del Senador Naranjo a favor del proyecto, 16 de noviembre de 2004

El siguiente, es un resumen de la exposición del Honorable Senador Sergio Romero, tal cual figura en las actas relativas a la Legislación Nº 352 de la Cámara Alta, Sesión 13ª, Ordinaria, en martes 16 de noviembre de 2004, presidida por el señor Hernán Larraín Fernández (Presidente) y el señor Carlos Hoffmann Contreras (Secretario Titular). La discusión se dio en el marco de la Ley de Presupuestos, Partida 11, Ministerio de Defensa Nacional; Capítulo 09, Fuerza Aérea de Chile; Subtítulo 13, Transferencia para Gastos de Capital; ítem 02-101, SERVIU Región Metropolitana:

*Señor Presidente, me cupo participar en algunas reuniones de la Comisión a las cuales fuimos convocados para abordar este tema. Y, en verdad, me sorprenden los*

*argumentos que una vez más se dan aquí, en la Sala. Si hay algo que valorar, es la persistencia y -por qué no decirlo- la majadería de quienes siguen insistiendo en los mismos razonamientos.*

*Primero se dijo que se trataba de una descoordinación. Sin embargo, en las sesiones en que se discutió esta materia quedó absolutamente claro que no había ninguna improvisación, que hace mucho tiempo venían trabajando coordinadamente sobre el particular los Ministerios de Obras Públicas, de Vivienda y de Defensa Nacional, además de la Fuerza Aérea.*

*También tuve ocasión de escuchar al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, quien en ningún momento dijo que el proyecto en cuestión ponía en riesgo la seguridad nacional. Muy por el contrario.*

(...)

*Como decía, no obstante lo afirmado por el General Sarabia, aquí se ha señalado lo contrario: que se ha puesto en peligro la seguridad nacional. Aún más, él expresó que la propia Fuerza Aérea era partidaria de una base alternativa cuya única finalidad fuera el despegue y aterrizaje de aviones, y que los lugares donde estaba previsto instalar el aeródromo no se podían dar a conocer justamente por razones de seguridad nacional.*

*Sin embargo, aquí se ha argumentando majaderamente que hay improvisación, que se pone en riesgo la seguridad nacional, toda vez que se concluye -esto es lo curioso- que se pone en peligro la aviación civil.*

*¿Qué tiene que ver la aviación civil con la seguridad nacional? Esta última se entiende que es contra el adversario. Pero nada se señala en cuanto a que la aviación civil ocupa parte importante por qué no decirlo-, casi todas las horas de funcionamiento del aeropuerto Los Cerrillos. Incluso más, recibe un subsidio, no obstante que opera clubes aéreos que le cobran a la gente por aprender a volar.*

*Es decir, es absurdo esgrimir ese tipo de razonamientos para defender a la aviación civil. Yo siempre he entendido - que alguien me corrija- que los vicios privados los pagan los privados. Porque, de lo contrario, el día de mañana un club particular de golf, de polo o de cualquier naturaleza también va a encontrar necesario que el Estado lo subsidie, invocando razones de seguridad para poder funcionar en el país.*

*Por lo tanto, a mi juicio, se debe dejar de improvisar en los argumentos, toda vez que fueron echados abajo en la misma Comisión, donde seria y responsablemente dieron a conocer su opinión tanto los Ministros que concurrieron como el propio Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.*

*Eso es lo que yo pude constatar, salvo que el Honorable señor Muñoz Barra y otros señores Senadores hayamos*

*asistido a otra reunión.*

*Si la Fuerza Aérea dice que está de acuerdo con el proyecto, entonces, no sé a quién habrá que ir a preguntarle. Sin embargo, sorprende muchísimo escuchar argumentos reiterativos en cuanto a la gran utilidad que presta el aeropuerto Los Cerrillos, cuando incluso la propia Dirección General de Aeronáutica Civil ha señalado que se encuentra obsoleto para la aviación comercial y que es necesario, a la corta o a la larga, construir un aeródromo alternativo, porque aquél no cumple su objetivo. Sólo sirve y aquí viene el argumento que se defiende- para la aviación civil.*

*Sobre el particular, el señor Ministro ha expresado y se dijo en la Comisión- que la aviación civil será derivada a otros aeropuertos. Entonces, tampoco se pone en jaque o se cuestiona a la aviación civil, pues también se tiene en vista una solución para ella.*

*Por lo tanto, me pregunto: ¿Qué intereses tan grandes hay detrás de quienes desean impedir que se haga el Portal Bicentenario en el aeropuerto de Los Cerrillos? No lo sé. ¿Qué hay detrás? Porque no existe explicación técnica ni lógica para no permitir llevar a cabo este proyecto*

## Anexo 8: Exposición del Senador Arancibia contra el proyecto, 16 de noviembre de 2004

El siguiente, es un resumen de la exposición del Honorable Senador Jorge Arancibia, tal cual figura en las actas relativas a la Legislación Nº 352 de la Cámara Alta, Sesión 13ª, Ordinaria, en martes 16 de noviembre de 2004, presidida por el señor Hernán Larraín Fernández (Presidente) y el señor Carlos Hoffmann Contreras (Secretario Titular). La discusión se dio en el marco de la Ley de Presupuestos, Partida 11, Ministerio de Defensa Nacional; Capítulo 09, Fuerza Aérea de Chile; Subtítulo 13, Transferencia para Gastos de Capital; ítem 02-101, SERVIU Región Metropolitana:

*eñor Presidente, durante el último tiempo hemos presenciado un debate -yo diría- entre sordos, porque ya se han repetido hasta el cansancio los mismos argumentos: primero, en la Comisión "chica" -por así llamarla-; después, en la Mixta, y ahora, en la Sala.*

*Tratando de ser original en algo, quiero recordar que me correspondió participar en una Comisión Mixta presidida por el Honorable señor Frei. No tenía que ver con la Ley de Presupuestos, pero era representativa de la inquietud existente acá sobre el aeródromo de Los Cerrillos y su eventual cierre y posterior transformación en un proyecto inmobiliario llamado "Portal Bicentenario". Nuestra posibilidad era la de implementar soluciones alternativas que reemplazaran las actividades que actualmente se desarrollan allí.*

*Estoy cierto de que esas soluciones alternativas se encontraron técnicamente. Por lo tanto, no sigamos en ese*

*debate. La función que realiza el mencionado aeropuerto se puede realizar en otras partes. La necesidad de contar con un lugar de redespliegue para la Fuerza Aérea se halla también solucionada -aunque no en forma óptima-, ya que se considera una primera fase en la segunda pista de Pudahuel y, con posterioridad, la construcción de una pista de similar capacidad. Pero no es éste el asunto en debate, por lo cual creo que seguir dándonos vueltas en lo mismo es inconducente.*

*Un país como el nuestro -esto sí es trascendente-, dada su tasa de crecimiento, que representa el reconocimiento al esfuerzo de la totalidad de los chilenos, en algún momento deberá experimentar exigencias de tráfico, de transporte, de movilidad -materia que de alguna manera planteó el Senador señor Vega-, de manejo del aeroespacio en un sentido armónico y con las máximas potencialidades. No basta la solución a los problemas puntuales sobre el rol que actualmente cumple el aeropuerto de Los Cerrillos. Pero, si dotáramos a dicho terminal aéreo de las capacidades tecnológicas existentes, podríamos absorber en breve plazo, por ejemplo, el tráfico interno de pasajeros y probablemente una parte del traslado, objetivo ideado para más adelante en el 2015, para algunos; en el 2023, para otros, lo cual no importa mucho, porque para el proceso histórico del país eso es muy poco-, cuando deba buscarse una alternativa para el desvío del transporte interno de pasajeros y de carga desde el aeropuerto Arturo Merino Benítez hacia Los Cerrillos. Eso ya está planteado.*

*Entonces, no sigamos discutiendo que somos capaces de corregir el problema puntual que hoy día enfrenta Los Cerrillos, porque eso está resuelto; bien para unos o mal para otros, pero ya está definido.*

*Me parece un crimen de lesa patria cerrar un aeropuerto que cuenta con dos mil y tantos metros de longitud y que con la tecnología existente podría operar a gran capacidad, en circunstancias de que Inglaterra -aquí se dice que en otras partes del mundo se hace lo mismo- construyó sobre el río Támesis -según lo informado hace un tiempo por un experto- un aeropuerto de mil y tantos metros. Ello resultaba indispensable, pese a tener el gran Gatwick y el Heathrow; pero se hizo en medio de ese río y en el centro de la ciudad.*

*No obstante lo anterior, ¡nosotros queremos cerrar el aeropuerto de Los Cerrillos, que cuenta con vías de aproximación expeditas y con una pista de 2 mil y tantos metros! Su desaparición va en contra del sentido del crecimiento nacional. ¡Cómo clausurar puertos y aeropuertos, por Dios, cuando se necesitan para entrar a Chile y salir de él!*

*Entonces, no estoy preocupado de las soluciones puntuales que se hagan frente a un eventual reemplazo.*

(...) *Intentaré ahora entrar en materia, señor Presidente. Y deseo hacer presentes dos cosas.*

*Primero, en general soy renuente a emitir opiniones sobre la agricultura, porque de ella no sé. Y me sorprende cuando Senadores de la bancada "agrícola" se expresan con una fluidez brutal respecto de Defensa, como lo escuchamos hace un rato, en el sentido de la sorpresa…*

*- ¿Su Señoría lo dice por el Honorable señor Romero…?* (Interrupción del Senador Pizarro)

*- Ruego respetar el derecho del orador a usar de la palabra.* (Interrupción del Senador Larraín, Presidente)

*…que expresaban ante la preocupación que pudiéramos experimentar por la aviación civil.*

*Por mi parte, reforzaré la idea. Es decir, como sé de Defensa -no de Agricultura (repito), por lo que pido que se me excuse si algún día intervengo en ese ámbito, aparte de emitir mi voto-, deseo reiterar que la aviación civil constituye la reserva estratégica de la Fuerza Aérea de Chile en caso de un conflicto, el cual afecta la defensa y seguridad nacionales.*

*Ello, para dejar despejado el punto. Y algo sé al respecto.*

*El segundo tema a que quiero referirme -porque parece que quienes participamos en las reuniones mixtas encabezadas por el Presidente Frei Ruiz-Tagle escuchamos cosas distintas- dice relación al gran énfasis puesto aquí en la participación y disposición de la Fuerza Aérea frente al asunto planteado. Y es cierto. Pero siempre, en cada una de las consultas hechas al Director de Aeronáutica, al Jefe de Estado Mayor, e incluso al Comandante en Jefe, la respuesta partía diciendo: "Habiendo recibido la orden de", "hemos hecho todos los esfuerzos posibles para".*

*No es preciso ser criptógrafo para entender el mensaje que conlleva lo anterior. Y deseo dejarlo como un testimonio en la Sala.*

*Un punto adicional se vincula con lo afirmado respecto de la FIDAE por un señor Senador que me antecedió en el uso de la palabra. Si los que están en contra del Portal, por decirlo de alguna manera -no mencionaré ni a la Oposición ni a otra postura, porque me parece que constituye un tema transversal-, no aprueban la Partida, o bien, si se acoge la indicación, la Feria no se efectúa… ¡Porque la decisión está tomada! ¡Por lo tanto, la responsabilidad de ello recaerá en los Senadores que se pronuncien en tal sentido!*

*¡Eso habla de un absolutismo rayano en lo increíble!*

*Si esta Corporación, en virtud de sus potestades, no aprueba la Partida, deberá reapreciarse la situación, como lo haría toda estructura racional ante algo semejante: considerar con qué se queda y tomar una resolución, que puede ser la de mantener el proyecto del Portal a costa de la FIDAE, o bien, la de detenerlo momentáneamente para*

*que esta última se lleve a cabo donde actualmente tiene lugar.*

*¡Eso es racionalidad!*

*Pero aseverar que si no aprobamos la Partida no se hace la FIDAE y somos los culpables significa que tenemos un Gobierno que no es capaz de reaccionar a las situaciones que se le van planteando, de reapreciar y de resolver nuevamente.*

*Y la última carta del juego la tendrá el Ejecutivo, no el Congreso, si aquí se acoge la indicación.*

*Voto a favor, tal como lo hizo el Senador señor Martínez.*

## Anexo 9: Declaración del Colegio de Ingenieros del 8 de junio de 2005

La siguiente, es la declaración pública del Colegio de Ingenieros de Chile sobre el cierre de Los Cerrillos, dada a la luz el 8 de junio de 2005:

*ANTECEDENTES*

*El crecimiento económico esperado de nuestro país creará en un breve plazo la necesidad de contar con capacidades adicionales de infraestructura, para satisfacer las necesidades de aviación general y el transporte aéreo interno o doméstico. Las estadísticas demuestran que en Chile sólo el 5% del transporte interno del país se hace por vía aérea, en cambio en países desarrollados hasta un 15% del transporte doméstico se hace por esta vía. El desarrollo natural esperado para el país determina que en la región Metropolitana, dichas necesidades deberán necesariamente ser absorbidas por un segundo aeropuerto.*

*No aparece viable la alternativa de llevar el tráfico actual que opera en Los Cerrillos al aeropuerto Merino Benítez, pues su mezcla con el tráfico de la aviación comercial traería graves implicancias en la seguridad y eficiencia de las operaciones aéreas.*

*El franco desarrollo y crecimiento de nuestro país, con oportunidades únicas de apertura comercial hacia Europa, Estados Unidos y principalmente Asia Pacífico, región hacia la cual Merino Benítez debe constituirse en el aeropuerto de enlace, lo llevará a que su capacidad se verá copada totalmente con la expansión del tráfico aéreo comercial internacional. En un futuro muy cercano, el tráfico aeroportuario interno del país, tanto comercial como de aviación general, determinarán la imperiosa necesidad de la existencia de un segundo aeropuerto en la Región Metropolitana, aspecto reconocido públicamente en declaraciones del Senado, Cámara de Diputados y graficado por la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Fuerza Aérea de Chile.*

*El eventual cierre del aeródromo de Los Cerrillos afectará al desarrollo de la aviación general, comercial y privada, debido a que es la base de operación de los principales centros de mantenimiento y talleres especializados de instituciones como el Ejército e Investigaciones y de los privados, de escuelas de vuelo, empresas de operaciones aéreas, escuelas técnicas e industriales, así como la base de operaciones de 5 clubes aéreos. Todo ello sin mencionar las diferentes instalaciones de la Fuerza Aérea de Chile (SAF, Servicio Aerofotogramétrico; SAR, Servicio Aéreo de Rescate; Grupo de Aviación Nº 9, Comando Logístico y FIDAE) afectando gravemente el desarrollo de actividades aeronáuticas que están al servicio de la comunidad nacional.*

*Los antecedentes legales señalan que el terreno fue adquirido y habilitado con cargo a donación hecha al Estado chileno el año 1928 por el filántropo norteamericano Daniel Guggenheim, ascendente a la suma de US$ 500.000.-, destinada para la construcción de un aeródromo y con el compromiso de ser utilizada fundamentalmente en el fomento y desarrollo de la actividad aeronáutica. Hasta antes de la construcción del aeropuerto Merino Benítez, Los Cerrillos fue el principal aeropuerto nacional y desde el inicio de sus actividades tuvo un rol protagónico en el desarrollo de la actividad aérea comercial y de defensa del país, habiéndose gestado además en su entorno actividades tan importantes como la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE) y de Escuelas de Vuelo. Ha sido igualmente lugar de entrenamiento práctico de Institutos de Formación Técnica Aeronáutica, con su significativo aporte tecnológico y formativo de profesionales, pilotos, ingenieros y técnicos. Por último y como un símbolo de la historia de la aeronáutica nacional, en este lugar se encuentran las instalaciones del Museo Aeronáutico Nacional.*

*El aeropuerto de Los Cerrillos ha prestado servicios muy importantes en casos de emergencias nacionales, como ocurrió con el terremoto del año 1960, en que fue la base de las actividades de puente aéreo, logística y de evacuación aeromédica, que se desarrollaron con la asistencia de una gran cantidad de aeronaves de países hermanos que concurrieron en nuestra ayuda. La actividad aérea permite, en casos como el referido, suplir la vulnerabilidad del sistema de transporte carretero y ferroviario en nuestra condición de país sísmico y sujeto a inclemencias climáticas con la posibilidad de establecer un puente aéreo, imprescindible para concurrir a las zonas afectadas con la debida prontitud.*

*Un factor trascendente para la ciudad de Santiago en su lucha por la calidad de vida es el papel que juega actualmente el aeródromo de Los Cerrillos como área despejada de construcciones, en la evacuación del aire contaminado y limpieza de la atmósfera, producido por los vientos predominantes de superficie, de dirección noreste, además del aporte de sus áreas verdes. Éstas juegan un*

*papel importante como tales, junto a resolver un problema de evacuación de aguas lluvias.*

*La conformación geográfica de nuestro país, dificulta la selección de áreas apropiadas para el establecimiento de aeródromos y/o aeropuertos. En el caso de la región Metropolitana, los únicos lugares aptos para tal efecto son aquellos donde se encuentran los dos aeropuertos actualmente existentes, Merino Benítez y Los Cerrillos. La opción de construir un aeropuerto alternativo no es factible, toda vez que no existe la ubicación geográfica apta para dicho efecto.*

*Las necesidades de nuestro país de contar con obras de infraestructura, para permitirle desarrollar en plenitud su potencial en todas las áreas y actividades en las cuales existe una ventaja comparativa, requiere de importantes sumas de dinero que no están disponibles o son necesarias para otros fines, por lo que no tiene ninguna justificación destruir una infraestructura existente, para luego tener que reemplazarla en un futuro muy próximo y a un elevado costo, perdiéndose además las características y ventajas de la ubicación actual de Los Cerrillos, que son factores claves para mantener y mejorar nuestra eficiencia y competitividad como país.*

*CONCLUSIONES*

*La región Metropolitana tiene disponible suficientes terrenos dentro de su actual radio urbano que permiten el desarrollo de numerosos proyectos inmobiliarios de vivienda y esparcimiento, no justificándose la destrucción de una infraestructura existente, que debería ser reemplazada en un futuro cercano.*

*El cierre del aeródromo Los Cerrillos constituiría una decisión irreversible, agravada toda vez que no existe un lugar alternativo disponible para la construcción de un segundo aeropuerto comercial en la región Metropolitana. Esto significaría un estancamiento del desarrollo del transporte aéreo nacional y traería graves consecuencias económicas para el país a corto plazo.*

*La superficie actual ocupada por el aeródromo de 245 hás. permite generar una solución compartida para los intereses del MINVIU e Instituciones aeronáuticas que han estado en pugna, redestinando unas 100 hás., en la zona oriente, para el desarrollo de un proyecto de viviendas de altura media, parques y centros comunitarios; y al mismo tiempo mantener la operación del aeródromo Los Cerrillos potenciado, en su infraestructura y servicios, a la calidad de aeropuerto.*

*Pudahuel es el único aeropuerto internacional de Santiago y tiene un potencial de crecimiento limitado. Las cifras de crecimiento del transporte aéreo comercial permiten establecer que su capacidad máxima será copada en corto tiempo. Además, se debe considerar que dicho aeropuerto*

*tiene la posibilidad real de convertirse en el aeropuerto de enlace de las comunicaciones aéreas de la región hacia el área Asia-Pacífico.*

*Chile es un país que por su geografía tiene posibilidades muy limitadas para establecer aeropuertos. Los Cerrillos es un aeródromo existente en la única zona apta para su localización dentro de la región Metropolitana, el cual puede dar satisfacción a las demandas futuras, absorbiendo en gran medida las necesidades del transporte aéreo nacional. La inversión requerida para potenciarlo adecuadamente es irrelevante ante la requerida para la construcción de un nuevo aeropuerto.*

*Las cifras de proyección del crecimiento del transporte aéreo hacen prever que a futuro Los Cerrillos será una necesidad para el país, y mientras antes se desarrollen sus capacidades, podrá evitar la saturación de las operaciones de Pudahuel.*

*Tal como fue establecido desde sus orígenes, Los Cerrillos ha contribuido al desarrollo de la aeronáutica nacional y, por ende, en forma importante al desarrollo de todo el país. Esto lo puede continuar haciendo en un grado mucho mayor aún, si se consideran como referencia las cifras de crecimiento de nuestro país y la importancia que se le asigna al transporte aéreo doméstico en países desarrollados.*

*Desde el punto de vista sectorial, Los Cerrillos es una fuente de trabajo para el sector aeronáutico y un aporte al desarrollo tecnológico nacional. Sus instalaciones de mantenimiento constituyen prácticamente el único lugar donde alumnos de numerosos institutos de formación técnica aeronáutica pueden hacer las prácticas profesionales.*

*Constituye en sí un generador de progreso, riqueza y calidad de vida que requiere ser mantenido y potenciado. No se ve ninguna comparación posible entre las pérdidas para el país y su población, que se producirían por su cierre en comparación a los beneficios de quienes fueren favorecidos con el usufructo de sus terrenos desafectados.*

*POTENCIAR EL AERÓDROMO EXISTENTE EN SU EMPLAZAMIENTO ACTUAL, TRANSFORMÁNDOLO EN EL "AEROPUERTO LOS CERRILLOS" COMO PARTE DEL PROYECTO BICENTENARIO, "OPORTUNIDAD DE DESARROLLO PARA CHILE."*

*Declaración preparada con los trabajos de los siguientes organismos del Colegio de Ingenieros de Chile A.G.:*

*Consejo Zonal Metropolitano.*
*Consejo Especialidad Ingeniería Aeronáutica y del Espacio.*
*Comisión Sectorial de Infraestructura Pública.*
*Comisión Sectorial de Transporte.*
*Comisión Sectorial de Vivienda.*

*Santiago, 8 de Junio de 2005*